

REGOLAMENTO

PER LA

CIRCOLAZIONE DEI TRENI

EDIZIONE 1962

RISTAMPA 1995 ultimo aggiornamento O.S 10/1997

INDICE DEGLI ARTICOLI

Art. 1. - Disposizioni generali	19
» 2. - Linee e treni	19
» 3. - Regimi di esercizio. Prescrizioni	24
» 4. - Itinerari e dispositivo di sicurezza	29
» 5. - Servizio scambi e segnali	33
» 6. - Arrivo, partenza e percorso dei treni	36
» 7. - Manovre e stazionamento dei rotabili	47
» 8. - Precedenze	51
» 9. - Incroci.....	53
» 10. - Treni ordinari periodici.....	60
» 11. - Treni straordinari ad orario prestabilito	61
» 12. - Treni straordinari ad orario libero	67
» 13. - Treni supplementari	69
» 14. - Soppressione, fusione e sostituzione di treni	71
» 15. - Anticipo nella corsa dei treni	73
» 16. - Locomotive isolate e di rinforzo. Treni senza capo-treno. Treni affidati al solo guidatore.....	76
» 17. - Treni materiali, carrelli e tradotte.....	80
» 18. - Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario	82
» 19. - Circolazione a binario unico su linea a doppio binario.....	90
» 20. - Rapporti fra stazioni e posti di linea	94
» 21. - Guasti del blocco elettrico e delle telecomunicazioni	99
» 22. - Servizio in tempo di neve	102

Art. 23. - Ritardi e anomalità nella corsa dei treni	pag. 103
“ 24. - Locomotive di riserva. Soccorso ai treni	110
“ 25. - Disabilitazione delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee	113
“ 26. - Fermate gestite da personale del movimento»	119
“ 27. - Marcia privilegiata	122
Allegato I Determinazione delle precedenze d'orario»	123
» II Determinazione degli incroci d'orario e di fatto	125
» III Principali documenti interessanti la circolazione dei treni.....	131
Formule dei dispacci di movimento	153
Norme delle Unità centrali non integrate dalle Unità periferiche.	
Norme delle Unità periferiche e/o norme delle Unità centrali integrate dalle Unità periferiche.	

INDICE ALFABETICO

Addetti alle fermate idonei a mansioni di movimento.....	26.13
Allarme (Segnale di -)	6.28
Annuncio alle stazioni della circolazione a binario unico su linea a doppio binario	19.5
» treni straordinari ad orario prestabilito	11.4 a 16
» treni supplementari.....	13.6.7
Anormalità nella corsa dei treni.....	23
Ante (treni-) Vedi: Supplementari	-
Anticipo nella corsa dei treni	15
» » (avviso alle stazioni e posti).....	15.3 a 6
» » (divieto in caso di mancato avviso alle stazioni e posti)	20.12c. 13
» » (avviso ai treni)	15.7
Apposito incaricato	5.15.16
Arresto della circolazione.....	6.22
» di treni che non abbiano fermata	6.18
Arrivo (itinerario di -)	4.2
» contemporaneo di più treni.....	4.11.15
» dei treni.....	6
Attraversamenti	2.8
Avviso ai posti intermedi e di linea della circolazione a binario unico su linea a doppio binario	19.6, 20.11
» ai posti intermedi e di linea effettuazione treno straordinario ad orario prestabilito	11.15.16, 20.11

Avviso di partenza alla stazione d'incrocio.....	9.9
» di incrocio ai treni interessati	9.15 a 22
Binario deviato (ricevimento in-).....	6.10
» di circolazione.....	2.6
» di corsa	2.6
» di ricevimento	4.1, 6.4.9.10.13 a 15, 9.14
» illegale	2.1, 19
» legale	2.1
» secondario	2.6
» tronco o parzialmente ingombro (ingresso in-)	6.13 a 15
Bis (treni-) Vedi: Supplementari	-
Bivi	2.8
Blocco elettrico	3.6.9, 21
» » (guasto del)	21
» » manuale (spostamento incrocio col solo consenso di-)	21.3.4
» telefonico	3.6.7
Cantieri (informazioni chieste dai-)	20.11
» collegati permanentemente col dirigente movimento.....	20.2 a 6.11.12
» collegati permanentemente col dirigente movimento (avvisi ai-).....	20.11
» collegati permanentemente col dirigente movimento (mancata trasmissione degli avvisi ai-).....	20.12
» con protezione autonoma	20.15.16
» di lavoro	2.12,20
» in linea (rapporti fra stazione e-)	20
» non collegati permanentemente col dirigente movimento.....	20.7 a 19
Capotronco (stazioni)	2.3.5
Carrelli	17.2
» (circolazione su binario interrotto).....	17.3

Circolazione treno a binario unico su linee a doppio (avviso ai treni in caso di-)	19.9	a 13
» » a binario unico su linee a doppio (norme per l'inoltro dei treni)	19.7.8	
» » affidati al solo guidatore	16.17	a 20
» » materiali sul tratto di lavoro	17.1	
» » negli intervalli stabiliti per la revisione e la manutenzione della linea	18.17	a 19
» » nell'intervallo di sospensione del servizio sulla linea	25.18	a 20
» » senza scorta di agenti del movimento	16.16	
» » straordinari ad orario libero	12	
» » su linee affiancate	14.7	
» » sul binario illegale	19	
» » treno spartineve	22.3.4	
Collegamento di sicurezza	4.9	
Conferma annuncio treni straordinari ad orario prestabilito	11.9	a 13
» » supplementari	13.6	
» avviso al treno effettuazione treno straordinario	11.20	
Consegne fra dirigenti	3.3	
Deviatoi delle fermate	26.4.5	
» in linea	4.12	
Dimezzamento treni	23.13.19.23	
Diramazione (stazione di-)	2.4.5	
Dirigente centrale	3.12	
» movimento	3.1	
» unico	3.10	
Dirigenza del movimento (ripartizione fra vari agenti)	3.2	
» » (agente che può avocarla a sé) ..	3.4	
Disabilitazione delle stazioni	25	
» » (annullamento del periodo di - durante le neviccate)	22.5	

Disabilitazione delle stazioni (avviso ai treni)	25.12
» accidentale delle stazioni.....	25.10 a 14.21
» programmata delle stazioni	25.5 a 9.12 a 14.21
Dispacci di giunto e partenza.....	6.26.27
Dispaccio	3.5
» di movimento	3.5
Dispositivi di immobilizzazione degli scambi.....	4.13
di fuori servizio	18.26
Distanziamento treni	3.6 a 9, 21.1 a 3
» » in caso di mancato funzionamento del blocco elettrico	21.1
» » in caso di interruzione delle telecomunicazioni.....	21.2.3
Documenti interessanti la circolazione dei treni (fac-simile) All. III e All. IIIbis	
Effettuazione treni periodici (treni da avvisarsi)	10.2
» » straordinari ad orario libero (mancato annuncio).....	12.6
» » straordinari ad orario prestabilito.....	11
» » straordinari ad orario prestabilito (autorizzazione-).....	11.1.2
» » straordinari ad orario prestabilito (conferma-).....	11.9 a 13
» » straordinari ad orario prestabilito (richiesta locomotiva e squadra per-).....	11.3
» » straordinari ad orario prestabilito (mancato annuncio-).....	11.12 a 15
» » straordinari ad orario prestabilito (mancanza conferma-)	11.12 a 13
» » straordinario ad orario prestabilito (avvisi ai treni).....	11.18.19
» » supplementari	13
» » » (conferma-).....	13.6
» » » (mancato annuncio o conferma-)	13.7
» » » (treni da avvisarsi).....	13.6
Fermascambi di sicurezza	4.8

Fermata dei treni (prescrizione)	6.18
» » (riduzione durata)	15.1.3
» » (soppressione)	6.19
» » ai segnali di protezione (proseguimento dopo-)	6.3
» » che non l'hanno prescritta.....	6.18, 26.11
» » in linea	23.6.13
» ridotta dei treni	6.20, 19.11
» facoltativa.....	6.21
Fermate	2.9, 26
» (temporanea abilitazione al movimento)	26.12
Foglio di corsa	3.16 a 18
Fusione treni	14.5
Gallerie (deficienza ventilazione)	23.23 a 25
Giornalieri (treni-)	2.14, 11.22
Giunto (dispaccio di-)	6.26, 17.14
Guasto ai segnali	5.18
» del blocco elettrico e delle telecomunicazioni	21
Incroci	2.4, 9
» (determinazione ed indicazione in orario degli-)	All. II
» (linee in cui il personale dei treni controlla gli-)	9.11
» (linee in cui il personale dei treni non controlla gli-)	9.10
» (spostamento degli-) Vedi: Spostamento di incrocio	
» con treni periodici (avviso ai treni che hanno-).....	10.2
» con treni straordinari ad orario libero	12.4
» dei treni con la locomotiva di rinforzo che sul doppio binario abbandona il treno in linea, ricoverandosi in senso illegale	16.14
» in caso di circolazione a binario unico su linee a doppio.....	19.8
» nelle stazioni limite	9.20 a 22
» senza fermata del treno che arriva per ultimo.....	9.12

Incrocio (accertamento arrivo treni incrocianti nelle stazioni di-)	9.14
» (arrivo nella stazione di-).....	6.4, 9.14.21
» (avviso ai treni interessati)	9.15 a 22
» (avviso di partenza alla stazione di-)	9.9
» con treno straordinario (conferma dell'avviso di-).....	11.20
Indipendenza dell'itinerario	4.6
Interruzione accidentale (avviso alle stazioni)	18.20.22, 19.5
» » (avviso ai posti intermedi e di linea)	19.6
» » (ripristino del servizio a doppio binario dopo-).....	18.23, 19.14.15
» » della linea	18.20.21.23
» » di un binario su linea a doppio	18.22.23, 19
» del blocco elettrico.....	21
» delle telecomunicazioni	21
» di servizio.....	18.1.24.25
» di un binario su linea a doppio (avviso ai treni in caso di-).....	19.9 a 13
» di un binario su linea a doppio (regime di circolazione in caso di-).....	19.7.15
Interruzione programmata (avviso alle stazioni)	18.4, 19.5
» » (avviso ai posti intermedi e di linea)	19.6
» » (compiti degli agenti che utilizzano l'-)	18.12.13
» » (limitazione e divieti)	18.9 a 11
» » (ripristino del servizio a doppio binario dopo -).....	18.14 a 16, 19.14.15
» » della linea	18.1 a 5. 9 a 16
» » di un binario su linea a doppio.....	18.1 a 4. 6 a 16
Interruzioni di circolazione	18
Interruzioni periodiche nel transito dei treni stabilite in orario per speciali lavori – Vedi: Intervalli d'orario	-
Intervalli d'orario.....	18.17 a 19

Itinerari (predisposizioni e libertà)	5.3 a 8
» devianti	4.7
Itinerario di arrivo.....	4.2
» di partenza	4.1
» di transito.....	4.5
Linea non preavvisata (inoltro treni).....	11.12.15
Linee	2.1 a 2
Locomotiva di rinforzo.....	16.3 a 15. 20
» di riserva	24
» di soccorso - Vedi: Soccorso	-
» di spinta	16.1 a 15.20
» (avviso alle stazioni e posti).....	16.6.9.10
» per treni straordinari (richiesta-).....	11.3
Locomotive isolate o considerate tali	16.1.2
Macchinista (mancanza o caso di malore del-).....	23.26.27
Manovra dei segnali fissi.....	5.9 a 13
Manovre (binario indipendente rispetto le-).....	7.2
» (modalità di esecuzione delle-).....	7.11 a 13
» (protezione delle-)	7.3.1
» (punto protetto rispetto le-).....	7.10
» (sospensione rispetto treni)	7.5 a 8
» sui deviatoi dalla parte dell'uscita del treno atteso	7.9
» nelle fermate	26.10
Marcia a vista	4.11.12, 6.11 a 14.17,
.....	8.1.5, 11. 12.13,
.....	16.19, 17.5, 19.10,
.....	20.12, 23.24, 24.10,
.....	25.19
Marcia privilegiata	27.1.2
» » (avviso alle stazioni).....	27.1
» » (avviso ai treni).....	27.1
Materiali (dimezzamento treni-)	17.5

Materiali (circolazione dei treni-)	17.1
» (regime di circolaz. sul tratto di lavoro dei treni-)	17.1
» (ricovero dei treni-)	17.3
» (treni-)	2.16
Modifica itinerari	5.17
Movimenti di treni	5.9 a 13
» contemporanei di treni	4.14.15
Neve (servizio in tempo di-)	22
Orario (ammissibilità di anticipare sull'-)	15
» (divieto anticipare sull'-)	6.1, 15.2, 20.12c.13
» libero (treni straordinari ad-)	2.14,12
Ordinari (treni-)	2.14
Ostacolo prima del binario di ricevimento	6.15
» sul binario di ricevimento	6.13
Partenza (dispaccio di-)	6.27
» (itinerario di-)	4.4
» (ordine dato dal capotreno)	6.8
» (ordine dato dal dirigente)	6.7
» dei treni	6
Passaggi a livello	2.12, 6.16.17, 7.4,
<i>Vedi anche:</i> Posti fissi della linea	17.5, 20.13, 25.19
Percorso dei treni	6
Periodici (treni-)	10
<i>Vedi anche:</i> Effettuazione treni periodici	
Personale di macchina (obblighi del- nelle stazioni)	6.2 a 5
» di scorta (obblighi del- nelle stazioni)	6.6 a 8
» di stazione (obblighi del- nelle stazioni)	6.6 a 8
Peso treni (riduzione-)	23.24
» (riduzione chiesta dal macchinista)	23.5

Posti di blocco intermedi	2.7
Posti di comunicazione	2.6 bis
Posti di movimento	2.4
Posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario	2.8
Posti fissi della linea (avvisi ai-)	20.11.13, 24.9
» » (mancata trasmiss. degli avvisi ai-)	20.12.13
» » (marcia a vista in corrispondenza di-)	6.17
» » (rapporti fra stazioni e-)	20
Posti intermedi e posti di linea	2.12
<i>Vedi anche:</i> Passaggi a livello e posti fissi della linea	-
Precedenze	2.4,8
» (determinazione ed indicazione in orario delle-).....	All. I
» (spostamento di-) <i>Vedi:</i> Precedenze anormali	-
» anormali.....	8
» anormali (avviso alle stazioni)	8.3.5
» (mancato avviso alle stazioni).....	8.4.5
» con occupazione del binario illegale.....	8.6
» normali.....	8.1
Prescrizioni di movimento	3.14.15
» » (a voce o per telefono).....	3.15
» » ai macchinisti	3.19.20
» » (ai treni da parte della stazione che compila f.c.).....	3.16 a 18, 11.13
» » al capotreno	3.19
Presenziamento dei treni nelle stazioni.....	6.6
Programma di interruzione	18.3 a 16
Protezione treni in retrocessione	23.8.10.11
» treni fermi od a velocità ridotta in linea	16.19, 23.6.16
» treni nelle fermate.....	26.7
» treni nelle stazioni disabilite	25.4
Raccordi	2.12 bis

Rallentamento	6.23 a 25
Regimi di circolazione	3.6
Retrocessione dei treni	23.8 a 12
Riabilitazione delle stazioni	25.13.14
Riattivazione anticipata della circolazione	25.18 a 20
» della circolazione dopo un'interruzione programmata	18.14 a 16
» della circolazione dopo un'interruzione accidentale	18.23
Ricevimento treni in binario deviato	6.10
» tronco o parzialmente ingombro	6.13 a 15
Ricognizione in linea	23.21
Ricongiungimento treno spezzato in linea	23.17.18
Rinforzo (locomotiva di-)	16.3 a 15.20
» in coda (locomotiva di-)	16.4 a 15.20
Ripristino del servizio a doppio binario	19.14.15
Riserva (locomotiva)	24
Ritardo dei treni	23
Segnali (di protezione e partenza) guasti	5.18
» (manovra dei- nelle stazioni)	5.9 a 13.16
» fissi delle fermate	26.6.7
» » » stazioni disabilitate	25.2.4.6.9.14
» » di protezione (obbligo evitare soste ai-)	23.4
Sicurezza (collegamento di-)	4.9
» (fermascambi di-)	4.8
Sistemi particolari di esercizio	3. 10 a 13
Soccorso locomotiva (richiesta-)	23.5.26, 24.4 a 7
» locomotiva (invio-)	24.8 a 10

Soppressione fermata dei treni	6.19, 15.1.3.4
» treni.....	14.1 a 4
» » (conferma)	14.2
» » (mancato annuncio o conferma).....	14.3
Sospensione del servizio (annullamento del periodo durante le nevicate)	22.5
» sulle linee.....	25.15 a 21
» » (attivazione anticipata della circolazione)	25.18 a 20
Sostituzione treni	14.6
Spartineve (treno-).....	22
Spezzamento dei treni	23.14 a 20
Spinta (locomotiva di-)	16.4 a 15.20
Spostamento di incrocio.....	9.3 a 8, 15.5, 21.3
» » (accettazione proposta-)	9.4
» » (avviso ai treni)	9.15 a 19
» » (avviso alle stazioni)	9.8
» » (mancata conferma dell'avviso ai treni).....	9.15
» » (rifiuto proposta-).....	9.4
Spostamento precedenzae - Vedi: Precedenze anormali.....	-
Squadra personale di scorta treni (richiesta-)	11.3
Stazionamento dei rotabili.....	7.14 a 16
» veicoli nelle fermate	26.8
Stazioni	2.4
» capotronco	2.5
» di diramazione	2.5
» di passaggio fra il doppio e il semplice binario	2.5
» disabilitate	2.11, 25
» limite	9.20 a 22
Supplementari (treni-)	2.14, 13
» <i>Vedi anche:</i> Effettuazione treni supplementari (annuncio, conferma, effettuazione) Vedi: <i>alle voci corrispondenti</i>	-

Supplementari (scambio di materiali fra treno normale e il suo supplementare).....	13.8 a 9
Straordinari (treni-)	2.14, 11, 12
<i>Vedi anche:</i> Effettuazione treni straordinari.	
» ad orario libero (treni-)	12
» » » prestabilito (treni-).....	11
Telecomunicazioni (guasto delle-).....	21
Telefono - Vedi: Telecomunicazioni.	-
Tradotte	2.15
Transito (itinerario di-).....	4.5
Tratto di lavoro dei treni materiali.....	17.1
Traversa limite (ricovero dei treni entro la-)	4.2
Treni	2.13
<i>Vedi anche:</i> Circolazione treni ed effettuazione treni	
» (classificazione-)	2.14
» affidati al solo guidatore.....	16.17 a 20
» senza capotreno.....	16.16
» sulle linee negli intervalli di sospensione del servizio	25.15 a 21
Uscita (zona di-)	4.3
» ingombra (ricevimento treni su binario con-).....	6.4.13.14, 9.14.21
Velocità dei treni	6.1
» » » (macchinista che non può mantenere la velocità d'orario)	23.5
» » » all'entrata nelle stazioni	6.10
Ventilazione deficiente in galleria	23.23 a 25
Visita impianti	5.1
» dopo un periodo di impresenziamento	25.21, 26.5
Zona di uscita	4.3

Art. 1

Disposizioni generali

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

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

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

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

Art. 2

Linee e treni

Linee

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

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

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

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

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

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

Stazioni

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

Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate *posti di movimento*. Una stessa stazione può comprendere più posti di movimento.

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

5. Fra le stazioni si distinguono le:

- *stazioni di diramazione*, nelle quali convergono due o più linee;
- *stazioni di passaggio fra il doppio ed il semplice binario*;
- *stazioni capotronco*, che delimitano un tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione.

Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata *capotronco principale*. In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.

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

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

Posti di comunicazione

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

Posti di blocco Intermedi

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

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

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

Fermate

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

Le fermate possono anche non essere presenziate.

10. Soppresso.

Stazioni disabilitate

11. Sono *stazioni disabilitate* le stazioni temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci o precedenze di treni.

Posti Intermedi e posti di linea

12. Sono denominate *posti intermedi* le stazioni disabilite, nonché le località di servizio definite ai commi dal 6 *bis* al 10, salvo che non vengano presentiate da dirigente movimento.

Sono denominati *posti di linea* i posti fissi per la custodia (1) dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate), gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dalle Unità periferiche interessate, nonché i cantieri di lavoro (2) che si siano annunciati al dirigente di una stazione.

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

Le località di servizio definite ai commi dal 6 *bis* al 10, quando vengano presentiate da dirigente movimento sono assimilate, ai fini della circolazione, ai posti di movimento, salvo quanto specificamente disposto dal Regolamento sui segnali.

Raccordi

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

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

Treni

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

(1) - *Agli effetti del presente Regolamento si considerano custoditi i passaggi a livello il cui esercizio sia effettuato sul posto, o con manovra a distanza di barriere o semibarriere a cura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.*

(2) - *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 dalla apposita tabella "C" oppure "S" stabilita dal Regolamento sui segnali.*

(3) - *Esclusi i carrelli circolanti con le norme di cui all'apposita Istruzione*

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

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

Classificazione

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

a) Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'orario di servizio. I treni ordinari dei quali non è prevista la circolazione tutti i giorni per l'intera durata dell'orario sono denominati *periodici*.

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

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

Diconsi *giornalieri* i treni straordinari che per disposizione delle Unità periferiche interessate debbano circolare giornalmente per un periodo determinato o fino ad avviso contrario.

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

Tradotte

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

Treni materiali

16. Per esigenze di servizio connesse alla esecuzione di lavori e per carico e scarico di materiali in linea e nelle stazioni, sono impiegati particolari treni denominati treni materiali (M.L.), le cui norme di circolazione sono riportate nell'art. 17.

Art. 3 (vedi anche allegato III bis)

Regimi di esercizio - Prescrizioni

Dirigenza del movimento

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

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

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

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

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

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

4. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica 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.

Dispacci

5. Nel presente Regolamento, con il termine *dispaccio*, quando non sia diversamente stabilito, si intende sempre una comunicazione firmata, registrata e trasmessa secondo le norme dell'Istruzione per il servizio del telefono e del telegrafo.

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



Regimi di circolazione

6. La circolazione dei treni può essere regolata:

- a) - col regime del blocco telefonico
- b) - col regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi).

Blocco telefonico

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

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

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

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

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

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

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

FORMULA N. 3 - VIA LIBERA TRENO

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

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

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

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

Blocco elettrico

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

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

Sistemi particolari di esercizio

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

11. Le Unità centrali interessate possono inoltre disporre, per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.

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

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

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

Prescrizioni di movimento

14. Sono *prescrizioni di movimento* tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano la circolazione dei treni.

15. Le prescrizioni di movimento che non risultano nell'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato o con l'aspetto specifico dei segnali o per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (allegato III) o con dispaccio.

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

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

Prescrizioni ai treni

16. (vedi anche scheda 3) Salve le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta alla stazione che compila il *foglio di corsa* del treno di impartire al personale del treno stesso le prescrizioni che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il foglio di corsa. Le sta-

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

zioni interessate devono pertanto comunicare con apposito dispaccio alla stazione che compila il foglio di corsa le prescrizioni occorrenti e riceverne conferma. Per le prescrizioni a carattere permanente, le anzidette comunicazioni saranno trasmesse una volta tanto, salve le eccezioni specificatamente previste.

Determinate stazioni capotronco possono trasmettere in fac-simile i moduli contenenti le prescrizioni alla stazione che compila il foglio di corsa, con le modalità stabilite dalle Unità Centrali interessate.

17. Salve le diverse disposizioni del presente Regolamento, la stazione che compila il foglio di corsa, quando non abbia potuto provvedere direttamente o quando la necessità della prescrizione sia sopravvenuta dopo la partenza del treno, deve darne incarico con apposito dispaccio ad altra opportuna stazione, ricevendone conferma.

18. Le Unità periferiche interessate possono stabilire che le prescrizioni fatte dalla stazione che compila il foglio di corsa si riferiscano soltanto al tratto compreso fra la stessa ed una determinata stazione capotronco intermedia, la quale in tal caso deve provvedere alle prescrizioni per il tratto successivo ai sensi dei comma 16 e 17.

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

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

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

Art. 4

Itinerari e dispositivi di sicurezza

Binario di ricevimento

1. Per *binario di ricevimento* od *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.

Itinerario di arrivo

2. (vedi anche scheda 4) *L'itinerario di arrivo* di un treno s'intende delimitato come segue:

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

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

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

Per l'arrivo del treno su binario passante si devono inoltre disporre opportunamente, secondo specifiche norme stabilite dalle Unità centrali interessate e contenute anche nell'Istruzione per il servizio dei deviatori, i deviatori compresi in una zona di sicurezza detta *zona di uscita*, oltre il termine dell'itinerario definito al comma 2.

Itinerario di partenza

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

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

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.

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

Itinerario di transito

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

Indipendenza

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

Itinerari deviati

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

Fermascambi di sicurezza

8. Sono *fermascambi di sicurezza* i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dalle Unità centrali interessate. Tutti i deviatoi delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni viaggiatori, nonché tutti i deviatoi dei bivi, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza. In mancanza dei fermascambi di sicurezza, i deviatoi incontrati di punta dai treni devono essere presenziati e ai treni stessi deve prescriversi riduzione di velocità a 60 km/h. In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle Istruzioni di servizio.

Collegamento di sicurezza

9. Il collegamento di sicurezza è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatoi od eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati.

dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

- a) - per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatori e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;
- b) - per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.

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

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

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

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

Deviatoi in linea

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

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

Dispositivi di immobilizzazione degli scambi

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

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

Condizioni di sicurezza per i movimenti contemporanei

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

- a) - quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianti;
- b) - quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, la completa indipendenza degli itinerari.

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

- il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario ed ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori col minimo di 50 metri, specificatamente autorizzati dalle Unità Centrali interessate;
- gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente capoverso;
- nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di 1^a categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa.

Disposizioni speciali

16. Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalle Unità periferiche interessate per regolare

l'ingresso dei treni incrocianti nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc.).

Art. 5. Servizio scambi e segnali

Visita agli impianti

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.

Programma degli itinerari

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

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

Predisposizione e libertà degli itinerari

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

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

5. Inoltre chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto e fino ai limiti della vi-

suale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, accertare che nessun impedimento od ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.

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

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

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

Manovra segnali fissi e movimenti di treni

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

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

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

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

Non occorre la registrazione dell'ordine di apertura:

- quando il segnale sia vincolato a distinto consenso elettrico da parte del dirigente;
- quando si tratti di appositi segnali di partenza, vincolanti l'itinerario, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente;
- nel caso di cui al comma 16.

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

Istruzione per il servizio dei deviatori

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

Apposito incaricato

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

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

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

Modifica di itinerari già predisposti

17. Di regola non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già stati aperti i relativi segnali. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità occorre

l'esplicito ordine del dirigente, secondo le procedure stabilite nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Guasto ai segnali

18. (vedi anche scheda 5) 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.

Il dirigente che voglia ricevere i treni senza fermarli al segnale di protezione a via impedita per guasto deve per ogni singolo treno, dopo aver disposto l'itinerario voluto, darne esplicito ordine ad opportuna stazione precedente, che provvederà per la prescrizione (1).

Il dirigente che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dargli opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli. Se la circolazione del treno è regolata col regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del relativo dispaccio di via libera. La prescrizione non occorre quando, per la partenza del treno, il dirigente possa avvalersi del segnale di avvio, che deve essere utilizzato solo quando esista la via libera di blocco elettrico.

Art. 6

Arrivo, partenza e percorso dei treni

Velocità e rispetto dell'orario

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

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

(1)- Entrate con marcia a vista a con segnale di protezione a via impedita

Obblighi del personale di macchina nelle stazioni

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

3. (vedi anche scheda 6) Il macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita deve, dopo l'apertura di questo, procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito in modo da poter arrestare prontamente il treno stesso nel caso gli venga esposto un segnale di arresto, non superando comunque sugli scambi la velocità di 30 km/h. Nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza il macchinista può riprendere la corsa senza le restrizioni di cui sopra, quando venga disposta a via libera per il transito la luce o l'ala alta di un segnale di protezione a candeliere e, sulle linee esercitate col regime del blocco elettrico, anche quando venga disposta a via libera per il transito la luce o l'ala di un segnale semplice di protezione.

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

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

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

Obblighi del personale di stazione e di scorta

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

Per accertare che i treni in arrivo siano completi, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, il dirigente può avvalersi del personale dipendente e, di perso-

nale anche non dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente medesimo, secondo quanto previsto dalle apposite Istruzioni.

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

Non occorre che il dirigente accerti la completezza dei treni se questi sono composti con materiale rotabile avente particolari caratteristiche, secondo quanto stabilito dalle Unità centrali interessate.

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

Nelle stazioni di origine ed in quelle dove il treno cambia la composizione, il dirigente, il veicolista ed il capotreno devono accertare, nei limiti delle attribuzioni loro conferite dalle Istruzioni vigenti, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, nonché le caratteristiche dei veicoli e del loro carico.

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

- a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente movimento;
- b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché si verifichino le seguenti condizioni:
 - il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima;
 - il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il

segnale basso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui segnali;

- la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico o a specifico ordine registrato del dirigente medesimo;
- esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da tale condizione purché la manovra del segnale basso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea;

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

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

8 bis. Secondo quanto stabilito dalle Unità centrali interessate, per snellire le procedure in caso di segnali di partenza a via impedita molto decentrati, anche nelle stazioni presenziate da dirigente, al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno dopo aver ricevuto le prescrizioni occorrenti.

Le specifiche norme d'esercizio devono essere riportate nell'orario di servizio.

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

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

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

- in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto;
- in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza.

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

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

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

- treni con marcia privilegiata;
- treni con trasporti eccedenti la sagoma con divieto d'incrocio in linea;
- treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (art. 19);
- sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato col solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo;
- ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.

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

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

Binari di ricevimento

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

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

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

Marcia a vista

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

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

Marcia a vista nelle stazioni

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

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

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

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

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

FORMULA N. 6 - TRENO ...- AVVISATO MARCIA A VISTA

(precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 5).

In mancanza della conferma, il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.

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

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

Ostacolo sul binario di ricevimento (vedi anche scheda 6)

13. Costituisce ingombro una qualsiasi ostacolo sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 4 comma 2a) o comma 2b), salve specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio.

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

I treni che devono entrare in stazione su binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con la prescrizione di marcia a vista di cui al comma 12, opportunamente completata (1), nonché preceduta da quella di fermata per i treni che non l'abbiano già di orario o prescritta. Se l'ingombro del binario di ricevimento si trova prima del termine dell'itinerario di arrivo e la stazione è protetta da segnalamento di 1ª categoria, i treni devono essere ricevuti con l'avviso a distanza a via impedita.

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

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

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

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

Ostacolo prima del binario di ricevimento

15. Quando l'ostacolo si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione, il treno stesso deve essere esplicitamente avvisato e ricevuto previa fermata al segnale di protezione. Se l'avviso non risulta possibile il treno sarà fatto avanzare in stazione mantenendo il segnale di protezione a via impedita. L'ostacolo deve essere sempre protetto con segnale a mano a 100 metri.

Passaggi a livello

16.1 passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. La chiusura dell'attraversamento dovrà essere effettuata almeno 5 minuti prima del passaggio del treno. Tale anticipo potrà essere ridotto in relazione a particolari situazioni locali o all'esistenza di appositi dispositivi in base alle norme contenute nell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

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

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

Arresto di treni non aventi fermata

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

I dirigenti, di propria iniziativa o a richiesta dei capitreno, possono ordinare ai treni merci la fermata in altre stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio dei treni stessi.

Chi ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione deve indicarne il motivo e possibilmente informare la stazione stessa.

Soppressione delle fermate

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

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

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

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

Fermata ridotta

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

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

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

Fermata facoltativa

21. Nell'orario di determinati treni viaggiatori posso no 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,

(1) *Soppressa fermata a*

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

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

Arresto della circolazione

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

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

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

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

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

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

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

Rallentamenti

23. (vedi anche scheda 6.1) Quando occorra istituire in linea o in stazione un rallentamento non indicato nell'orario di servizio, o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito (1), il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture ne dà tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Capo Reparto Territoriale Movimento a mezzo di apposito modulo.

Il Capo Reparto Territoriale Movimento, con altro apposito modulo, avvisa dell'attivazione o dello spostamento del rallentamento le stazioni capotronco, quelle origine

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

di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, quelle ove si cambia il foglio di corsa, nonché le stazioni attigue al rallentamento, e deve riceverne conferma.

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

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

Le stazioni attigue al tratto soggetto a rallentamento provvederanno per la prescrizione ai treni in ritardo od in anticipo, anche non aventi fermata, che per orario avrebbero dovuto percorrere il tratto stesso rispettivamente prima dell'inizio o dono la cessazione del rallentamento.

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

24. Con modalità analoghe a quelle stabilite dal comma 23 viene disposta la cessazione dei rallentamenti.

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

Dispacci di giunto e partenza

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

FORMULA N. 11 - TRENO...GIUNTO.

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

All'uopo si provvede con la:

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

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

Allarme

28. In situazioni di pericolo, il segnale di allarme può essere diramato per telefono oppure con speciali dispositivi di cui possono essere dotate le stazioni ed i posti di linea in base a disposizioni locali.

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

Manovre e loro protezione

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

Istradamento

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

Protezione delle manovre

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

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

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

Manovre non indipendenti

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

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

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

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

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

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

In questo caso si possono avere situazioni in cui:

- a) - le manovre devono essere arrestate ad almeno 150 metri dal punto di convergenza con l'itinerario del treno. Dopo la fermata, chi comanda la manovra può eventualmente autorizzarla ad avanzare con la massima cautela fino al segnale basso distinto per binario che protegge il punto di convergenza;
- b) - il punto di convergenza tra i movimenti di manovra e gli itinerari dei treni può essere protetto come segue:

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

Manovre all'uscita

9. Le manovre che si svolgono sui deviatoi dalla parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'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 comma 13 e 14

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

Manovre oltre il punto protetto dal segnale

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

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

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

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

Il dirigente che abbia trasmesso alla stazione limitrofa il dispaccio formula 9 per motivo di manovra, ove non possa per sopravvenuta interruzione delle telecomunicazioni corrispondere con detta stazione, oltre all'osservanza delle norme dell'articolo 21 comma 4, per il distanziamento dei treni rispetterà un intervallo di 20 mi-

nuti dall'ora di trasmissione dell'anzidetto dispaccio, prescrivendo in ogni caso al primo treno marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione ed in arrivo nella successiva stazione.

Modalità di esecuzione delle manovre

11. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nell'apposita Istruzione per il servizio dei manovratori.

Di regola spetta al dirigente di dirigere e, compatibilmente con le esigenze del suo servizio, sorvegliare le manovre.

Il dirigente può dare incarico al capotreno di dirigere e sorvegliare le manovre quando egli stesso non possa farlo.

In alcune stazioni, la dirigenza e la sorveglianza delle manovre può essere affidata, permanentemente, anziché al dirigente, ad altri agenti con specifiche funzioni.

Nelle località di servizio non presenziate da dirigente, la dirigenza e la sorveglianza delle manovre è assunta dal capotreno.

12. Non disponendo degli agenti di stazione necessari per accompagnare la manovra nei diversi spostamenti e per fare le occorrenti segnalazioni, può essere utilizzato il personale di scorta.

13. L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere regolata dal dirigente il quale, ove ne sia impedito, deve darne incarico al capotreno. Nel caso suddetto basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.

14. Soppresso.

15. I veicoli in stazionamento devono essere, per quanto possibile, riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro e col freno serrato se ne sono muniti. Gli estremi delle colonne devono essere opportunamente fermati con staffe ferma-carri, per evitare movimenti in ambedue i sensi, salve eccezioni autorizzate dalle Unità periferiche interessate in relazione a particolari situazioni locali.

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 come le locomotive dei treni. Quando la loro sosta avvenga su altri binari è sufficiente che essi siano sorvegliati in modo che non possano essere spostati senza intervento dal personale di macchina.

Art. 8 Precedenze

Precedenze normali ed anormali

1. (vedi anche scheda 8) In una stazione ha luogo una precedenza *normale* quando per disposizione di orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono indicate nell'orario di servizio secondo le disposizioni dell'allegato I al presente Regolamento.

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

Spostamento delle precedenze

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

- a) trattenere nella propria stazione il treno che avrebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;
- b) licenziare in precedenza un treno che avrebbe dovuto cedere il passo nella propria stazione ad altro treno, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo.

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

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

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

La trasmissione del dispaccio alle stazioni interessate avverrà con le modalità stabilite dall'Istruzione per il servizio del telefono e del telegrafo

Ciascuna stazione è tenuta ad estendere il dispaccio di avviso formula 13 ai bivi incontrati di punta, nonché, in quanto la variata successione interessi treni aventi in esse fermata, alle stazioni disabilite e fermate presenziate interposte, e ad informarne i rimanenti posti intermedi con comunicazione non registrata

Mancato avviso di spostamento

4. Quando ci si trovi nell'impossibilità di avvisare una stazione della variata successione dei treni, deve prescriversi al treno inviato in precedenza marcia a vista in arrivo e fermata nella stazione stessa, per la consegna di copia del dispaccio di precedenza (1).

Nel caso che non sia stato possibile avvisare un bivio incontrato di punta della variata successione fra due treni in direzione diversa, se i segnali del bivio non sono vincolati a distinti consensi elettrici dalla stazione, al treno inviato in precedenza deve essere prescritto di fermarsi prima di impegnare gli scambi del bivio stesso per la consegna di copia del dispaccio di cui sopra.

5. Le Unità centrali interessate, su determinate linee, in relazione all'intensità e alle caratteristiche del traffico o all'impiego di dispositivi di trasmissione del numero del treno, possono disporre l'adozione di altre specifiche norme in sostituzione di quelle di cui ai commi 3 e 4.

(1) - Marcia a vista in arrivo e fermata a....per consegna a quel dirigente del dispaccio di precedenza.

Precedenze sul binario illegale

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

Art. 9 Incroci

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

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

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

Incroci normali

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

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

Spostamento degli incroci

3. (vedi anche scheda 9) Nel caso di ritardo od anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in diversa misura, il dirigente della stazione sede d'incrocio provvede a spostarlo in altra dove risulti più conveniente.

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

4. Il dirigente della stazione sede d'incrocio che intenda spostare l'incrocio stesso in altra stazione, trasmette a questa la relativa proposta col dispaccio:

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

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

FORMULA N. 15 - RIFIUTO AL N...

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

FORMULA N. 16 - AL N - ..TRATTERO' A..... TRENO., PER INCROCIARE
TRENO . - .

L'accettazione di una proposta di incrocio comporta che il dirigente interessato provveda tempestivamente ad assicurare l'arresto del treno da trattenersi rispetto all'incrociante. Inoltre, laddove sia previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni, il dirigente che accetta un incrocio deve attenersi alle norme di cui al comma 15.

5. S'ammesso di comprendere nel dispaccio di proposta e di accettazione più di un treno da far trattenere rispetto ad un solo treno da far avanzare oppure viceversa. indicando esplicitamente la quantità dei treni oltre al numero di ognuno.

6. Lo spostamento d'incrocio si deve ritenere stabilito solamente dopo la trasmissione completa del dispaccio di accettazione, ivi compresa la firma del dirigente.

La stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio, quando abbia ricevuto il dispaccio di accettazione completo con la firma, ancorché non possa col-lazionarlo, può li-

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

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

8. Il dirigente della stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio, dopo aver ricevuto il dispaccio d'accettazione, deve avvisarne le stazioni interposte fino alla nuova sede d'incrocio con il dispaccio:

FORMULA N. 17 - TRENO...INCROCIA TRENO.. .. A....

Le trasmissioni del dispaccio alle stazioni interessate avverrà con le modalità stabilite dall'Istruzione per il servizio del telefono e del telegrafo. Ciascuna stazione informerà con comunicazione non registrata i posti intermedi.

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

Avviso di partenza

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

Incroci non controllati dal personale dei treni

10. Sulle linee a semplice binario stabilite dalle Unità centrali interessate ed indicate nell'orario di servizio, nelle quali tutte le stazioni atte agli incroci sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, il personale dei treni non interviene sul controllo degli incroci, anche se indicati in orario. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti e non trovano applicazione le norme di cui ai commi successivi del presente articolo.

Incroci controllati dal personale dei treni

11. Sulle linee a semplice binario non Comprese fra quelle di cui al comma 10, il macchinista e capotreno dei treni interessati devono intervenire nel controllo degli incroci.

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.

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

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

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

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

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

- b) Nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, quando il dirigente, dopo aver eseguito gli accertamenti di cui al punto a), disponga i segnali

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

per il transito. La disposizione a via libera del segnale di protezione con avviso accoppiato e del segnale di partenza indica al macchinista, che non abbia fermata d'orario o prescritta, che l'incrocio avviene senza arresto. Se il treno ha fermata d'orario o prescritta, volendosi evitare il completo arresto del treno, il dirigente ordinerà tempestivamente al macchinista, con la paletta di comando, la ripresa della corsa.

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

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

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

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

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

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

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

Avvisi ai treni interessati

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

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

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

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

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

FORMULA N. 20 - TRENO..... AVVISATO INCROCIARE ATRENO....

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

- b) Se la stazione non é munita di doppio segnalamento di protezione e di partenza:
- quanto il treno da trattenerne ha in essa fermata di orario o prescritta il dirigente deve attenersi alle norme del caso a);
 - quando il treno da trattenerne non ha in essa fermata d'orario o prescritta il dirigente, prima di accettare l'incrocio, deve trasmettere il dispaccio formula 19 ad una precedente stazione, possibilmente di fermata; in tal caso,

quando manchi il dispaccio di conferma, il treno deve essere sempre ricevuto previa fermata al segnale di protezione ed avvisato dell'incrocio appena giunto in stazione.

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

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

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

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

Stazioni limite

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

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

(1) Incrociate sul doppio binario treno...

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

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

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

Art. 10

Treni ordinari periodici

Circolazioni previste dall'orario

1. L'orario dei treni ordinari periodici (art. 2 comma 14) può prevederne la circolazione;

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

2. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci si devono applicare le seguenti norme.

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 alla stazione d'incrocio devono essere dati dalle stazioni che compilano i fogli di corsa. Mancando la conferma la stazione d'incrocio si atterrà alle norme dell'art. 9 comma 15.

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

Nei casi di cui al punto *b*) l'avviso ai treni interessati e la relativa conferma alla stazione d'incrocio devono essere dati, con le modalità sopra indicate, tutti i giorni in cui circolano i treni periodici stessi.

Circolazioni non previste dall'orario

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

Art. 11 (vedi anche scheda 11)

Treni straordinari ad orario prestabilito

Generalità

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

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

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

Richiesta di locomotiva e squadra

3. La richiesta della locomotiva e della squadra di scorta, completata da tutti i dati necessari, deve essere fatta tempestivamente al deposito locomotive e al deposito personale viaggiante. Disposizioni locali, da emanarsi dalle Unità periferiche interessate, possono determinare l'anticipo con cui la richiesta deve essere fatta.

Se il deposito locomotive non si trova sul posto, la domanda della locomotiva deve essere rivolta al dirigente della stazione che ne è sede, che provvederà per l'inoltro della richiesta. In questo caso, se il deposito del personale viaggiante ha sede nella stessa località del deposito locomotive, anche la richiesta del personale di scorta deve essere rivolta al dirigente anzidetto.

Chi riceve la richiesta della locomotiva e della squadra di scorta deve confermarle indicandone, se del caso, il treno d'invio.

Annuncio

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

FORMULA N. 21 - OGGI (DOMANI *oppure* NOTTE DAL ...AL....) EFFETTUA SI
TRENO STRAORDINARIO .- (*stazione di origine*) ... (*stazio-
ne termine di corsa*) PER (*qualità del trasporto*).

L'annuncio deve essere dato:

- a) - a tutte le stazioni situate sul percorso dello straordinario senza oltrepassare la prima stazione capotronco;
- b) - alla stazione capotronco precedente quando il treno abbia origine da una stazione intermedia;
- c) - alla stazione capotronco successiva quando il treno termini la corsa in una stazione intermedia con percorso anche parziale su semplice binario o su binario illegale;
- d) - alla stazione successiva nel caso di uno straordinario che debba recarsi in linea senza raggiungere quest'ultima.

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

Modalità di trasmissione dell'annuncio

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

- la stazione di origine del treno trasmette il dispaccio alla successiva stazione abilitata, alla successiva capocircuito omnibus o alla stazione termine di corsa dello straordinario se ad essa precedente, nonché alle stazioni capotronco;
- ciascuna stazione capocircuito ritrasmette il dispaccio come sopra, escludendo le stazioni capotronco;
- ognuna delle stazioni intermedie del percorso ritrasmette il dispaccio alla stazione successiva abilitata che non sia capocircuito, capotronco o termine di corsa dello straordinario.

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

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

In tal caso la stazione di origine dello straordinario deve inviare, alle stazioni indicate nel comma 4, copia del dispaccio di annuncio accompagnato da apposito modulo di avviso. L'ultima stazione delegata a ritirare detto modulo deve controllarne la regolarità e darne comunicazione registrata alla stazione di origine, indicando le eventuali stazioni che non avessero ricevuto l'annuncio, per l'adozione degli ulteriori provvedimenti del caso.

Orario diramato dagli Uffici Superiori

8. L'orario di un treno straordinario può essere espressamente diramato dagli Uffici Superiori a tutti gli impianti di cui al comma 4 con circolare od anche con dispaccio. Gli Uffici stessi possono disporre che la circolare o il dispaccio sostituiscano l'annuncio: in tal caso, ciascuna delle stazioni toccate dallo straordinario deve darne conferma alla precedente stazione abilitata, dalla parte dell'arrivo dello straordinario stesso.

Conferme

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

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

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

10. *Soppresso*

11. *Soppresso*

Mancanza di annuncio e conferma su linee a doppio binario

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

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

Mancanza di conferma su linee a semplice binario

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

- essendo in funzione il blocco elettrico manuale ci si attenga alle norme di cui all'art. 21 comma 3, prescrivendo quindi al treno marcia a vista in arrivo nella stazione successiva e fermata per la consegna a quel dirigente di copia del dispaccio di annuncio;
- sia stato possibile procurarsi la via libera con altro mezzo di emergenza;

14. Soppresso

Avvisi ai posti intermedi e di linea

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

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

16. Ogni stazione deve estendere il dispaccio di effettuazione dello straordinario ai posti di linea di cui all'art. 20 ed attenersi alle norme dell'articolo stesso.

17. Soppresso.

Avvisi ai treni

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

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

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

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

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

Gli avvisi ai treni interessati non provenienti dalle suddette stazioni capotronco devono essere dati a cura delle

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

stazioni sede d'incrocio, che ne incaricheranno tempestivamente altra opportuna con il dispaccio formula n. 23.

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

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

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

Norme particolari

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

Treni giornalieri

22. E' di competenza delle Unità periferiche interessate rendere giornalieri (art. 2 comma 14) determinati treni straordinari.

Per la circolazione dei treni giornalieri deve procedersi come segue:

- la stazione di origine dà un solo annuncio della loro effettuazione fino nuovo ordine (o fino ad una data stabilita);
- la trasmissione della conferma, gli avvisi ai posti intermedi e ai posti fissi della linea hanno luogo soltanto il primo giorno di effettuazione;
- sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, gli avvisi di incrocio ai treni interessati devono essere dati giornalmente dalle stazioni cui spetta provvedervi in base al comma 19;
- sulle stesse linee l'incarico alle altre stazioni per gli avvisi ai treni interessati viene conferito soltanto il primo giorno e fino nuovo ordine (o fino ad una data stabilita), mentre le stazioni che provvedono alle prescrizioni d'incrocio devono confermare giornalmente a quelle sedi degli incroci stessi.

Art. 12 (vedi anche scheda 12)

Treni straordinari ad orario libero

1. Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile né torni conveniente provvedervi con uno

straordinario ad orario prestabilito o con un supplementare, le stazioni, previ accordi telefonici in quanto necessari e senza autorizzazione preventiva del Capo Reparto Territoriale Movimento, possono mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (O. L. - art. 2 comma 14).

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

Modalità di circolazione

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

- tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine di corsa e in esse i treni O. L. devono sempre arrestarsi salvo esplicito ordine contrario;
- i dispacci di effettuazione devono essere limitati alla successiva stazione abilitata verso cui il treno O.L. è diretto, precisando la successione dei treni, la funzione e la destinazione del treno O. L. (1).

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

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

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

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

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

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

Art. 13 Treni supplementari

Generalità

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

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

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

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

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

5. Soppresso.

Norme per la circolazione

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

Per i treni supplementari in precedenza negli anzidetti dispacci deve precisarsi l'anticipo massimo consentito per tutto il percorso o, sulle linee di cui all'art. 15 comma 8, l'anticipo consentito in partenza dalle stazioni dove il -

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

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

Scambio dei materiali

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

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

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

10. Soppresso.

(1)- Viaggiate con anticipo massimo di minuti.... su tutto il percorso, oppure, per le linee di cui all'art. 15 comma 8, Partite con anticipo massimo di minuti.... dalle stazioni dove si effettua servizio viaggiatori.

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

(3) - Per i treni supplementari a seguito:

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

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

Per i treni supplementari in precedenza:

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

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

Alle stazioni in ambedue i casi:

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

Art. 14 (vedi anche scheda 14)
Soppressione, fusione e sostituzione di treni

Soppressione

1. In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anomalità le stazioni possono 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 dalle Unità centrali interessate.

2. Gli annunci alle stazioni, posti intermedi e di linea, le relative conferme, nonché gli avvisi ai treni incrocianti (1) devono essere dati con le stesse norme prescritte per l'effettuazione dei treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule:

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

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

3. In caso di impossibilità di trasmettere l'annuncio di soppressione ad una stazione o bivio incontrato di punta o, nei casi previsti, riceverne conferma, devono applicarsi al primo treno che segue quello soppresso le disposizioni di cui all'art. 8 comma 4, con relativa consegna di copia del dispaccio di soppressione (2).

(1)- *Treno.... soppresso da.... a....*

(2) - *Marcia a vista in arrivo e fermata a.... per consegna a quel dirigente (o agente del bivio) del dispaccio di soppressione del treno.... da.... a....*

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

Fusione

5. Quando sia opportuno le stazioni possono fondere due treni, sopprimendone uno di essi con le norme di cui ai comma precedenti e facendone proseguire il materiale ed i relativi documenti, nonché eventualmente la locomotiva e il personale, con l'altro treno. A quest'ultimo deve farsi opportuna prescrizione (1).

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

FORMULA N. 25 *bis* - OGGI.... (DOMANI.... oppure NOTTE DAL.... A....)
TRENO.... SOPPRESSO DA.... A.... - MATERIALE (ed
occorrendo: LOCOMOTIVA, PERSONALE) VIAGGIA
STESSO TRATTO CON TRENO (ed occorrendo:
CHE FARA' SERVIZIO VIAGGIATORI oppure
MERCIA....).

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

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

Sostituzione

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

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

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

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

Circolazione su linee affiancate

7. Su determinati tratti fra due stazioni serviti da più linee affiancate a doppio binario ed esercitate col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni, in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea, conservando il proprio numero, senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione.

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

Art. 15 (vedi anche scheda 15) Anticipo nella corsa dei treni

Ammissibilità dello anticipo

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

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

2. L'anticipo di corsa è sempre vietato:

- in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori, salvo il caso di treno

viaggiatori supplementare in precedenza nei limiti dell'anticipo notificato a norma dell'art. 13 comma 6 e di quanto stabilito dal successivo comma 2ter;

- quando sul tratto interessato non si sia potuto dare preventivo avviso ad una stazione, posto intermedio o posti di linea, salva la deroga di cui al successivo comma 8 e di cui all'art. 20 comma 13 bis.

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

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

2 ter Sulle linee di cui al successivo comma 8, le Unità periferiche interessate possono disporre che in alcune stazioni determinati treni viaggiatori possono partire in anticipo rispetto al proprio orario.

I treni interessati al provvedimento devono essere contraddistinti nel fascicolo orario con un apposito simbolo riportato a fianco dell'ora di partenza dalla stazione stabilita.

Anticipo da stazione a stazione

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

FORMULA N. 27 - TRENO .-. VIAGGERA' CON ANTICIPO DI MINUTI DA
A .-. (ed occorrendo - E DI MINUTI DA ...A....-
SOPPRESSA FERMATA A....).

Anticipo sul tratto comprendente più stazioni

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

5. Soppresso

Avviso ai posti intermedi e di linea

6. Prima dell'inoltro del treno ciascuna stazione deve avvisare con dispaccio i posti intermedi nonché i posti di linea (art. 20) fino alla stazione attigua, precisando l'anticipo previsto sul tratto interessante i posti stessi.

Avviso ai treni

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

8. Su determinate linee indicate nell'orario di servizio, nelle quali tutte le stazioni sono munite di segnalamento di partenza e per tutti i posti di linea è sempre esclusa la protezione a tempo, si applicano, in deroga ai commi dal 3 al 7, le disposizioni seguenti.

I macchinisti sono tenuti ad attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.

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

Se il treno è licenziato dal capotreno, questi (o il macchinista che ne fa le veci) deve attuare il massimo possibile anticipo di corsa consentito dalla disposizione a via libera dei segnali, salva l'osservanza della norma di cui al primo capoverso del comma 2.

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

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

Art. 16 (vedi anche scheda 16)

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

Locomotive isolate

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

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

Locomotive di rinforzo

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

4. Il dirigente della stazione che aggiunge la locomotiva di spinta deve avvisare il macchinista di testa ed il capotreno, salva l'eccezione di cui al comma 8.

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

Spinta sganciabile

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Non é ammesso l'impiego della maglia sganciabile per la spinta quando, per interruzione delle telecomunicazioni, non sia stato possibile avvisarne la stazione successiva od anche uno solo dei posti di blocco intermedi e riceverne la relativa conferma.

Treni con spinta sganciabile indicati in orario

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

9. Qualora uno dei treni anzidetti dovesse partire senza spinta, la stazione interessata deve darne avviso al macchinista e capotreno, nonché avvisare la stazione attigua e gli eventuali posti di blocco interposti con il dispaccio:

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

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

Spinta sganciata in linea

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

FORMULA N. 31 - SPINTA TRENO - RICOVERATA.

Tale dispaccio non occorre:

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

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

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

12. Sulle linee esercitate col blocco elettrico manuale, quando è prescritto il dispaccio formula 31 le stazioni e i posti di blocco intermedi che non possano riceverlo non devono fare uso del blocco. In tal caso la circolazione deve essere regolata con le norme dell'art. 21.

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

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

RICOVERATA VOSTRA STAZIONE SPINTA TRENO VIA LIBERA TRENO

b) Dopo GIUNTO MIA STAZIONE TRENO(che ha avuto il rinforzo) E SEGUI TO SPINTA TRENO STESSO CHIEDO INVIARE TRENO...

Risposta con il dispaccio formula 4.

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

Spinta nell'ambito di una stazione

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

Treni senza capotreno

16. Determinati treni, in condizioni stabilite dalle Unità centrali interessate, possono viaggiare senza capotreno le cui attribuzioni, salve diverse specifiche disposizioni, sono devolute al personale di trazione.

Il macchinista e le stazioni del percorso devono essere avvisati della mancanza del capotreno.

Treni affidati al solo guidatore

17. Alle condizioni stabilite dalle Unità centrali interessate è ammessa la circolazione dei treni affidati ad un solo agente, che è addetto alla guida. La circolazione di un treno affidato al solo guidatore deve essere preventivamente notificata alle stazioni del percorso a cura della stazione di origine, salvo che la circolazione stessa sia prevista in orario o in apposita circolare.

18. Sulle linee esercitate col blocco elettrico, quando fra due stazioni esistono uno o più posti di blocco intermedi, il treno che segue immediatamente quello affidato al solo guidatore deve circolare anche col blocco telefonico da stazione a stazione.

19. Ai treni affidati al solo guidatore non sono applicabili le disposizioni del Regolamento sui segnali per la protezione in caso di arresto in linea quando la protezione stessa è prescritta. In tali casi, la stazione che non riesca a procurarsi la via libera per un treno che circoli a seguito deve arrestare la circolazione.

20. Le disposizioni di cui ai comma precedenti si applicano ugualmente alle locomotive di spinta sganciabili che risultino affidate ad un solo agente di macchina (guidatore).

Art. 17 (vedi anche scheda 17)
Treni materiali, carrelli e tradotte.

Circolazione dei treni materiali

1. I treni M.L. circolano sul tratto dove debbono essere eseguiti i lavori, denominato tratto di lavoro, in regime di interruzione; sugli altri tratti denominati tratti d'invio, i treni M.L. sono soggetti alle medesime norme che regolano i treni straordinari.

Carrelli

2. Con la denominazione di carrelli s'intendono particolari veicoli con o senza motore atti a circolare su binario, utilizzati per esigenze di servizio, circolanti con specifiche modalità formanti oggetto di apposita Istruzione.

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

Norme di circolazione dei treni M.L. e carrelli sul tratto interrotto

3. Sui binari interrotti alla normale circolazione i treni materiali ed i carrelli circolano senza intervento dei dirigenti delle stazioni. Questi devono soltanto provvedere ad assicurare l'itinerario per la partenza ed il ricevimento dei treni M.L. e dei carrelli, nonché ad impartire per iscritto all'agente di scorta dei treni M.L. le norme per il rientro in stazione. Spettano unicamente all'agente di scorta tutte le incombenze relative al licenziamento dei treni M.L. e dei carrelli, previo benessere del dirigente, e alla circolazione in linea.

Spetta inoltre all'agente di scorta accertare che il treno M.L. si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste dalle norme comuni dei treni, per quanto riguarda il computo della frenatura nonché le caratteristiche dei veicoli e del loro carico.

4. La scorta dei treni M.L. è affidata ad agenti dei Lavori od Impianti Elettrici appositamente abilitati. E' consentito che la condotta sia effettuata da agenti appositamente abilitati, in sostituzione del personale di Trazione.

5. L'addetto alla condotta del treno M.L. dovrà comunque osservare la marcia a vista in corrispondenza di tutti i passaggi a livello incontrati.

Sui tratti di lavoro con pendenza superiore al 15‰, l'ubicazione della locomotiva del treno M.L. deve essere stabilita dalle Unità periferiche interessate anche in relazione alle contro-pendenze del tratto stesso, ed indicata nell'orario di servizio.

Il dimezzamento dei treni M.L. per facilitare il carico e lo scarico sui tratti di lavoro è di regola vietato, a meno che esista esplicita autorizzazione nell'orario di servizio.

Circolazione delle tradotte

6. Di regola, le tradotte sono soggette alle medesime norme di circolazione che regolano i treni.

Se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio, le Unità periferiche interessate possono disporre che, in particolari situazioni, le tradotte circolino in regime di interruzione di servizio per necessità di movimento.

In ogni caso, devono essere rispettate le specifiche norme tecniche previste dalla Prefazione generale all'orario di servizio ed apposite istruzioni devono essere impartite dalle Unità periferiche interessate.

7. Quando la circolazione delle tradotte avviene in regime di interruzione, il dirigente deve provvedere a tutte le incombenze relative all'uscita, al rientro ed alla circolazione in linea, impartendo le prescrizioni eventualmente occorrenti.

8. Le tradotte sono, di regola, scortate da agenti del Movimento secondo le norme stabilite nelle Istruzioni di servizio.

Scorta e condotta delle tradotte

Sulle linee a semplice binario, in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, le tradotte circolanti con le norme dei treni devono essere sempre scortate dal capotreno.

Alle condizioni stabilite nelle specifiche Istruzioni di servizio è ammesso che le tradotte siano affidate al solo agente addetto alla condotta.

È consentito che la condotta sia effettuata da agenti appositamente abilitati, in sostituzione del personale di trazione.

Art. 18 (vedi anche scheda 18)

Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario

Norme generali

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

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

Le interruzioni a) e b) sono delimitate dal transito di determinati treni oppure da determinate ore. Le interruzioni e) sono sempre delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.

1 bis. Nessun treno può essere inoltrato su un tratto interrotto, fatta eccezione per i treni materiali e per le tradotte, secondo quanto stabilito dal precedente articolo 17.

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

L'esposizione del segnale di arresto non occorre:

- sulle linee a doppio binario, se il binario interrotto e quello illegale;
- in tutti gli altri casi, se ci si può avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali di partenza, stabiliti dalle Unità centrali interessate.

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

Programma d'interruzione

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

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

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

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

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

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

Interruzione programmata della linea

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

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

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

Interruzione programmata di un binario su linea a doppio

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

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

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

Limitazioni e divieti

9. Quando sono interrotte le telecomunicazioni non può aver luogo alcuna interruzione programmata. Quando, per qualsiasi circostanza, l'interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il dirigente deve darne immediata comunicazione al richiedente.

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

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

11. Soppresso.

Compiti degli agenti che utilizzano l'interruzione programmata

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

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

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

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

Riattivazione dopo un'interruzione programmata

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

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

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

FORMULA N. 34 - DALLE ORE.... (o DAL TRENO....) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA.... E....

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

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

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

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

“PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI

Intervalli d'orario

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

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

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

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

- a) la richiesta di utilizzazione dell'intervallo deve essere inoltrata, dall'agente autorizzato indicato nell'orario di servizio, almeno un'ora prima alla stazione prestabilita; la conferma da parte di quest'ultima deve essere comunicata appena possibile, e comunque dopo l'accertamento di cui alla seconda parte del comma 13 quando l'inizio dell'intervallo non è delimitato da un treno;
- b) nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 4, nonché in quelli della formula 33, deve essere usata la dizione "INTERVALLO D'ORARIO SULLA LINEA (o SUL BINARIO PARI o DISPARI) N FRA.... E...." in luogo di quella "INTERRUZIONE LINEA FRA.... E.... COME DA PROGRAMMA N DEL...."
- c) - Soppresso.
- d) - per l'effettiva delimitazione degli intervalli di orario devono applicarsi norme analoghe a quelle previste dal comma 5, ma quando l'intervallo interessi un binario su linea a doppio, i treni in ritardo di cui all'ultimo capoverso di detto comma possono essere istradati sul binario rimasto in esercizio, con le norme di cui all'art. 19.

Interruzione accidentale della linea

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

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

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

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

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

Interruzione accidentale di un binario su linea a doppio

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

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

Riattivazione dopo un interruzione accidentale

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

Interruzioni di servizio per necessità di movimento

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

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

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

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

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

Interruzione di servizio per necessità tecniche

25. Su tutte le linee, a richiesta degli agenti autorizzati dei Lavori od Impianti Elettrici, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i dirigenti possono concedere interruzioni per la circolazione di carrelli o di treni materiali sul tratto di lavoro, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza, secondo specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate, o per altre esigenze tecniche stabilite dalle Unità centrali interessate.

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

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

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

Dispositivi di fuori servizio

26. Tutti o parte dei dispacci previsti nel presente articolo possono essere sostituiti con particolari attrezzature

tecniche (dispositivi di fuori servizio) in base a norme specifiche emanate dalle Unità centrali interessate in relazione ai tipi di impianto.

Art. 19 (vedi anche scheda 19)

Circolazione a binario unico su linea a doppio binario

Norme generali

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

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

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

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

3. Soppresso

Linee con attrezzature particolari

4. Disposizioni in deroga alle norme comuni possono essere impartite dalle Unità centrali interessate per determinate linee che siano attrezzate con impianti di segnalamento e di blocco elettrico per la circolazione nei due sensi su uno stesso binario.

Annuncio alle stazioni

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

“TUTTI I TRENI PERCORRERANNO IL BINARIO DISPARI (o PARI)”.

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

Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio:

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

Avviso ai posti intermedi e di linea

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

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

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

Inoltre ogni stazione deve avvisare della circolazione a binario unico i posti di linea di cui all'art. 20 con le modalitàvi previste.

Norme per l'inoltro dei treni

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

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

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

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

Circolazione ed avvisi ai treni

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

Il ricorso alla facoltà di avvalersi del segnale di protezione non è ammesso per le stazioni munite di segnale di chiamata per gli arrivi dal binario illegale.

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

- a) - ai treni circolanti nel senso illegale, avviso della circolazione a binario unico;
- b) - ai treni circolanti sul binario per essi legale, fermata nelle stazioni non munite di doppio segnalamento di protezione e partenza;
- c) - ai treni con itinerario di arrivo o di partenza sull'illegale, marcia a vista in arrivo e fermata nelle stazioni interessate;
- d) - ai treni in arrivo dal binario illegale, fermata prima del deviatoio d'ingresso delle stazioni interessate;
- e) - al primo treno circolante nel senso illegale: esposizione del segnale previsto dal Regolamento sui segnali e marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti da tabella "C" oppure "S".

Le anzidette prescrizioni devono essere date d'iniziativa e a cura delle stazioni estreme del tratto esercitato a binario unico, alle quali le singole stazioni interessate

del tratto stesso devono tempestivamente fornire gli ulteriori elementi con apposito dispaccio.

Le stazioni estreme potranno incaricare delle prescrizioni stesse opportuna precedente stazione, da cui dovranno ricevere conferma.

In mancanza di tale conferma le stazioni estreme devono arrestare il treno per i necessari avvisi e, se questo deve essere istradato su itinerario illegale, riceverlo previa fermata al segnale di protezione.

10-bis. In casi eccezionali, per determinati singoli cantieri di lavoro operanti in particolari situazioni, le Unità centrali possono autorizzare le Unità periferiche interessate ad abolire la marcia a vista di cui al comma 10 punto e).

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

- ai treni in arrivo dal binario illegale, la fermata prima dello scambio d'ingresso della propria stazione;
- ai treni circolanti su itinerario legale, la fermata nella propria stazione;
- ai treni con itinerario di partenza sul legale comandato da segnale di partenza, il completo arresto nella propria stazione ricorrendo alla norma dell'art. 6 comma 20 (fermata ridotta).

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

- a) ai treni che devono percorrere stazioni disabilitate e presenziati o che devono incontrare scambi di punta in altri posti intermedi presenziati, marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h in corrispondenza dei posti stessi;
- b) ai treni che devono incontrare scambi di punta non presenziati, provvisti o meno di fermascambi di sicurezza, fermata prima d'impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

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

12-bis. Il dirigente che presenzia un bivio in linea deve far proseguire i treni circolanti nel senso illegale, con la prescrizione di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza.

13. Soppresso.

Ripristino del servizio doppio binario

14. Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme stabilite dall'art. 18.

15. Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, anche sulle linee munite di blocco elettrico deve essere mantenuto il regime del blocco telefonico per il primo treno in entrambi i sensi. Nei dispacci relativi al primo treno istradato sul binario precedentemente interrotto deve essere precisato il binario stesso: SUL BINARIO LEGALE DEI DISPARI (o DEI PARI).

Art. 20

Rapporti fra stazioni e posti di linea

Posti di linea

1. I dirigenti delle stazioni sono tenuti a trasmettere gli avvisi relativi alla circolazione dei treni previsti dal presente Regolamento ai seguenti posti della linea (art. 2, comma 12):

- a) *posti fissi di linea* (posti di custodia dei passaggi a livello ed altri posti fissi di vigilanza) collegati telefonicamente con le stazioni limitrofe;
- b) *cantieri di lavoro* che si siano annunciati al dirigente.

Tali avvisi vengono di regola trasmessi dalle stazioni nel senso di marcia dei treni.

Annuncio di cantieri collegati permanentemente

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

CAPO STAZIONE - - DALLE ORE - . ALLE ORE .. CANTIERE DI LAVORO FRA KME..... (SUL BINARIO) POSTO TELEFONICO N PREZENZIATO.

Sulle linee a semplice binario, nonché su quelle a doppio quando il cantiere impegni entrambi i binari, l'annuncio deve essere dato ad entrambe le stazioni limitrofe abilitate.

Quando invece, sulle linee a doppio, il cantiere lavori su di un solo binario l'annuncio viene limitato alla stazione che invia treni verso di esso. In caso di sopravvenuta circolazione a binario unico il cantiere deve subito annunciarsi anche alla stazione che immette i treni sull'illlegale.

3. Quando un cantiere operi sui binari di circolazione nell'ambito dei segnali di protezione di una stazione, é ammesso che ai dispacci di annuncio e di avviso siano sostituite comunicazioni scritte.

4. Quando eccezionalmente, per guasto al telefono o per altre cause, il cantiere non possa annunciarsi ad una delle stazioni previste dal comma 2, l'annuncio può essere rivolto all'altra stazione, dando esplicito avviso della situazione (1).

Il dirigente interessato, previ opportuni accordi con il dirigente della stazione limitrofa, provvederà a dare al cantiere stesso gli avvisi di competenza di entrambe le stazioni. Quando anche le comunicazioni fra le due stazioni fossero interrotte, detto dirigente deve, prima di ogni altro avviso, informarne il cantiere (2), per l'adozione delle conseguenti cautele.

5. Al ricevimento dell'annuncio i dirigenti devono, con apposito dispaccio, dare subito avviso al cantiere delle effettuazioni di treni straordinari (compresi i giornalieri) e sup-

(1) - *QUESTO CANTIERE PER GUASTO (od altra causa da specificarsi) NON COMUNICA CON LA STAZIONE DI....*

(2) - *QUESTA STAZIONE NON COMUNICA CON LA STAZIONE DI....*

plementari, delle soppressioni, degli anticipi di corsa e del servizio a binario unico sulle linee a doppio (anche se svolgentesi sul binario non impegnato dal cantiere) che interessino il periodo di Lavoro e che siano previsti al momento dell'annuncio, nonché elencare i treni in ritardo che avrebbero dovuto essere già passati dalla propria stazione. Diversamente preciseranno di non aver nulla da notificare (1).

6. Per i successivi avvisi occorrenti durante il periodo di lavoro i dirigenti si atterranno alle norme dei comma 11 e 12.

Annuncio di cantieri non collegati permanentemente

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

CAPO STAZIONE .. - CANTIERE NON MUNITO DI TELEFONO LAVORA FRA KM .-.. E ... (SUL BINARIO ...) - DATE SITUAZIONE CIRCOLAZIONE DALLE ORE .. ALLE ORE

Il dirigente che ha ricevuto l'annuncio, se la stazione limitrofa immette treni sul binario impegnato dal cantiere, deve subito notificare a quest'ultima l'esistenza del cantiere stesso, richiederle all'occorrenza le comunicazioni di competenza interessanti il periodo lavorativo del cantiere e quindi trasmettere a questo il dispaccio di risposta di cui al comma 5.

Quando occorrendo lo scambio di comunicazioni fra le due stazioni limitrofe al tratto di lavoro queste siano interrotte, la stazione in cui il cantiere si è annunciato deve subito informarlo per l'adozione delle conseguenti cautele, fornendogli poi le notizie di sua competenza.

8. Nel caso in cui al comma precedente, il periodo indicato nel dispaccio non deve di massima superare le due ore,

*(1) - Si EFFETTUANO TRENI ... - SOPPRESSI TRENI ... - TRENO....viaggia CON ANTICIPO MINUTI..... DAL TRENO... SERVIZIO SUL BINARIO UNICO DEI...- TRENI....NON ANCORA PARTITI DA QUESTA STAZIONE.
Oppure: NULLA DA NOTIFICARE.*

salva diversa autorizzazione fino al limite di quattro ore da parte delle Unità periferiche interessate, per linee a scarso o medio traffico in cui l'effettuazione di treni straordinari o supplementari non sia frequente.

Disposizioni limitative per il ricorso al sistema previsto nel comma 7 possono essere stabilite dalle Unità periferiche interessate, in relazione alle esigenze di traffico delle linee.

9. Quando si sia inserito un cantiere di lavoro non collegato permanentemente, deve essere di norma evitata l'effettuazione di altri treni straordinari o supplementari interessanti il binario impegnato dal cantiere e restano vietati gli anticipi di corsa, salvi quelli comunicati all'atto dell'annuncio. Per gli eventuali treni straordinari o supplementari che debbano essere eccezionalmente inoltrati si atterrà alle norme di cui al comma 12.

Inserimento del cantiere

10. Un cantiere comunque annunciato si può considerarsi inserito solo quando abbia ricevuto completo il dispaccio di risposta di cui al comma 5.

10-bis Su determinate linee o singole stazioni indicate nell'orario di servizio non è ammesso l'inserimento dei cantieri di lavoro con protezione a tempo di cui ai commi dal 2 al 10 del presente articolo.

Avvisi ai posti collegati permanentemente

11. Le stazioni devono sempre trasmettere con dispaccio ai posti fissi della linea nonché, per tutto il periodo di lavoro, ai cantieri annunciatisi di cui al comma 2, i seguenti avvisi:

- effettuazioni di straordinari e supplementari;
- soppressioni di treni;
- anticipi di corsa;
- servizio a binario unico su linea a doppio
(anche se svolgentesi sul binario non impegnato dal cantiere).

Mancata trasmissione degli avvisi

12. Salvo il caso del comma 13 il dirigente movimento che si trovi nell'impossibilità di trasmettere a qualche posto della linea gli avvisi sopra prescritti, o non possa ottenere dalla stazione limitrofa la conferma che gli avvisi sono stati dati, si atterrà alle norme indicate appresso.

- a) - Ai treni straordinari e supplementari deve prescriversi:
- di segnalare se stessi con l'apposito segnale previsto dal Regolamento sui segnali oppure, nel caso particolare in cui tale segnalazione non può essere impiegata in base a quanto previsto dal Regolamento sui segnali, di fermare in corrispondenza dei posti fissi di linea dei cantieri per la consegna del dispaccio di avviso;
 - d'impegnare con marcia a vista i passaggi a livello non avvisati;
 - d'impegnare con marcia a vista gli altri posti fissi e cantieri non avvisati fra le progressive precisate dagli agenti dei Lavori.
- b) - Al primo treno viaggiante sull'illegale deve prescriversi marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello e posti fissi di vigilanza della linea non avvisati.
- c) - Devono vietarsi gli anticipi di corsa sui tratti comprendenti posti di linea non preavvisati.

Quando non sia stato possibile dare avviso ai posti della linea della soppressione dei treni, oppure avviso ai cantieri del servizio a binario unico sulle linee a doppio, non occorre provvedere a particolari prescrizioni oltre quella già prevista per i cantieri nell'art. 19 comma 10 punto e).

Passaggi livello protetti da segnale

13. Quando non sia possibile trasmettere i prescritti avvisi ai passaggi a livello protetti da segnale nel senso della marcia dei treni interessati, purché i segnali stessi siano efficienti, deve esclusivamente provvedersi per la segnalazione di cui al comma 12 punto a) e per il divieto di anticipo di corsa, salvi gli ulteriori obblighi prescritti dal Regolamento sui segnali e dalle apposite Istruzioni per il caso di guasti.

Abolizione degli avvisi

13-bis. Le Unità centrali interessate possono stabilire, in relazione alle particolari modalità di esercizio di taluni passaggi a livello protetti da segnale, che per tali passaggi a livello venga permanentemente omessa la trasmissione di determinati avvisi.

Informazioni

14. Il personale operante in linea può in qualunque momento chiedere ai dirigenti delle stazioni informazioni verbali sulla situazione della circolazione ai soli effetti organizzativi. Tali informazioni non hanno carattere determinante ai fini della sicurezza e non comportano per il di-

rigente obblighi di rettifica o d'interventi in caso di sopravvenute modificazioni nella situazione della circolazione.

Cantieri con protezione autonoma

15. Il personale dei cantieri protetti a distanza in modo autonomo può richiedere, al personale delle stazioni limitrofe, le informazioni di cui al comma 14.

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

Art. 21

Guasti del blocco elettrico e delle telecomunicazioni

Guasto del blocco elettrico

1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico o contassi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di via libera o di giunto, tra stazione e posto intermedio o tra due posti di blocco intermedi.

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono, di regola, distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite dall'apposita Istruzione, nelle quali la circolazione deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.

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

1-bis. Il dirigente che licenzia un treno in regime di blocco telefonico per guasto del blocco elettrico, soddisfatti gli obblighi di competenza, deve dare al treno, oltre all'avviso di guasto del blocco, e quando occorre, alle prescrizioni inerenti alla partenza con segnale a via impedita (o da binario sprovvisto di segnale di partenza), le prescrizioni seguenti:

- a) su linea con blocco elettrico manuale o conta-assi: eventuale esonero (in conformità alle Istruzioni sul blocco ed al Regolamento sui segnali) dal rispetto di determinati segnali di blocco, precisando, se del caso, che a tali segnali è accoppiato avviso da considerare a via impedita;
- b) su linea con blocco elettrico automatico: di non tener conto dei segnali permissivi; di osservare la marcia a vista sulla prima sezione di blocco, limitatamente al primo treno interessato da guasto della stessa; di osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza dei passaggi a livello protetti da segnali permissivi superati a via impedita; di accertare la regolarità dell'itinerario di corretto tracciato a valle dei segnali permissivi con indicazione "P lampeggiante"; di non tener conto del segnale di partenza di una stazione disabilitata, precisando se del caso, che a tale segnale è stato accoppiato avviso da considerare a via impedita.

Guasto delle telecomunicazioni

2. In caso di guasto delle telecomunicazioni le stazioni si avvalgono di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni.

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

Sulle linee esercitate con blocco elettrico i treni possono continuare ad essere inoltrati con tale regime fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con la via libera telefonica; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata. Si fa eccezione per i treni già in circolazione tra due stazioni abilitate, i quali possono proseguire dai posti intermedi fino alla prima stazione abilitata, secondo modalità stabilite dall'apposite Istruzioni.

3. Sulle linee a semplice binario in cui è in funzione il blocco elettrico manuale, quando le telecomunicazioni sono guaste, gli spostamenti d'incrocio possono farsi da stazione a stazione con il solo mezzo della richiesta e concessione della via libera di blocco, purché lo strumento di blocco venga azionato dal dirigente e sempre che fra le due stazioni non vi siano posti di blocco intermedi. La stazione che inoltra il treno verso la nuova sede d'incrocio dovrà prescrivere allo stesso di fermarsi in quest'ultima per la consegna al dirigente movimento del dispaccio di notifica dello spostamento di incrocio *(1)*.

Qualora non sussistessero le condizioni di cui al primo capoverso, le stazioni sede d'incrocio devono mantenere gli incroci in esse fissati.

(1) C.S.TRENOINCROCIA TRENO

NELLA VOSTRA STAZIONE. SPOSTAMENTO D'INCROCIO EFFETTUATO CON BLOCCO ELETTRICO.

Art. 22
Servizio in tempo di neve

Sgombrò della neve

1. L'iniziativa per lo sgombrò lungo linea della neve è di esclusiva competenza degli agenti dei Lavori. Lo sgombrò della neve sui piazzali delle stazioni deve invece essere regolato in base a disposizioni locali concordate fra le Unità periferiche interessate.

Annunci di competenza delle stazioni

2. I dirigenti delle stazioni, quando la neve abbia raggiunto almeno 5 centimetri di altezza sul piano della rotaia, devono darne notizia con dispaccio all'impianto indicato sull'orario. Quest'ultimo raggruppa tali notizie - deve informarne le stazioni ed i depositi, sedi di locomotiva di riserva e di spartineve, nonché il Capo Reparto Territoriale Movimento.

Analogò avviso deve essere dato alla cessazione della nevicata.

Circolazione del treno spartineve

3. L'iniziativa per la richiesta di circolazione del treno spartineve spetta agli agenti dei Lavori.

Il treno spartineve:

- circola come straordinario ad orario libero, oppure con le norme previste per i treni materiali sul tratto di lavoro;
- deve essere scortato da un agente dei Lavori.

È vietato aggiungere il carro spartineve in testa ad un treno adibito ai trasporti ordinari.

4. Finché le telecomunicazioni lo rendono possibile, la circolazione del treno spartineve deve essere regolata' in modo che il treno stesso non incontri in linea altri treni viaggianti su binario affiancato.

L'agente dei Lavori di scorta al treno spartineve qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di

binario affiancato sia stato ingombrato in misura da impedirne la circolabilità deve avvisarne il dirigente della stazione nella quale si ricovera.

Annullamento di disabilitazione e sospensione

5. Durante le neviccate il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture può richiedere la limitazione o l'annullamento di periodi di disabilitazione e di sospensione (art. 25).

Art. 23 (vedi anche scheda 23)

Ritardi ed anormalità nella corsa dei treni

Ritardi e recuperi

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 aumentata rispetto a quella assegnata dall'orario, senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

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

3. Le Unità periferiche interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo per i dirigenti di determinate stazioni sede di deposito locomotive di comunicare d'iniziativa al capo deposito, per le esigenze dei turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.

Anormalità

4. I dirigenti movimento devono evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente in caso d'anormalità a trattenerli in stazione precedente.

5. Il macchinista che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo all'leggerire il treno o sussidiarlo con la riserva, il dirigente deve esigerne dal macchinista la richiesta scritta.

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

Nei casi previsti dal Regolamento sui segnali si deve provvedere alla protezione del treno che per un motivo qualsiasi si fermi in linea, con le modalità stabilite dal Regolamento stesso.

La protezione, quando è prescritta, deve essere attuata immediatamente se il treno arrestatosi in linea ha subito, nel tratto fra le due stazioni abilitate e rispetto all'ora reale di partenza o di transito dalla stazione precedente, un ritardo impreveduto pari alla percorrenza d'orario fra le due stazioni aumentata di 10 minuti.

7. Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anomalia od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salve disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione della anomalia.

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

Retrocessione

8. Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad una autorizzazione di quest'ultima, purché il veicolo di coda venga preenziato o preceduto da un agente, rispettando le norme di frenatura e i limiti di velocità previsti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio.

Il dirigente prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione a tutti i posti intermedi e di linea. In caso d'impossibilità di avviso, il dirigente deve disporre che il treno in retrocessione sia fatto procedere a 200 metri da agente con segnale d'arresto a mano, nell'avvicinarsi al posto non avvisato.

9. La retrocessione è vietata nel senso della discesa sulle linee in pendenza superiore al 15 ‰ o quando la condotta del freno continuo non si estende fino alla coda, a meno che in coda si trovi una locomotiva attiva, nel qual caso dovranno osservarsi le specifiche norme stabilite dalle apposite Istruzioni, non superando comunque la velocità di 30 Km/h.

10. Fermo restando il divieto di cui al comma 9, sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previ accordi fra macchinista e capotreno, per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità purché il movimento non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di protezione e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.

Particolari disposizioni restrittive, da inserirsi nell'orario di servizio, possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate per le linee attrezzate con blocco elettrico manuale o per l'esistenza di punti singolari.

11. In casi d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti comma per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente procedere il convoglio da segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1200 metri ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salva autorizzazione in contrario da parte del guardablocco interessato.

12. È vietato far discendere per forza di gravità una colonna di veicoli od un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.

Dimezzamento in linea

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

Il capotreno, assicurata l'immobilizzazione e protezione della parte da lasciare in linea, deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia. In tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a guardia dall'altra parte del treno l'ordine scritto di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salva disposizione in contrario di una delle stazioni limitrofe (1).

Il dirigente interessato, prima d'inoltrare la locomotiva sul tratto ingombro per il ricovero della seconda parte, deve avvisare i posti intermedi e di linea della circolazione della locomotiva stessa e della seconda parte del treno con le norme previste per i treni straordinari.

(1)- Attendete qui ritorno locomotiva. Non muovetevi salvo ordine contrario di una delle Stazioni limitrofe

Spezzamento in linea

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

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

Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.

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

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

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

Intervento delle stazioni

19. Il dirigente che per primo viene a conoscenza del dimezzamento e spezzamento di un treno deve subito darne avviso con apposito dispaccio alla limitrofa stazione abilitata.

20. Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arrestare tempestivamente la prima parte, il dirigente deve provvedere a far retrocedere questa o ad inoltrare la seconda, prendendo con la stazione successiva i necessari accordi per la regolarità della circolazione.

Ricognizioni in linea

21. Sulle linee a doppio binario il dirigente che non riesca ad avere notizie di un treno atteso può avvalersi di una locomotiva o mezzo di manovra per mandarlo in ricognizione del treno stesso.

a) Sulle linee a doppio binario, il mezzo di ricognizione deve essere inviato, di norma, sul binario non occupato dal treno atteso. In tale evenienza, il mezzo in ricognizione può essere inoltrato:

- sul binario legale, dalla stazione che attende il treno, previa interruzione di servizio per necessità di movimento, in quanto possibile;
- sul binario illegale dalla stazione che ha inviato il treno, solo previa interruzione per necessità di movimento .

In via subordinata, sulle linee a doppio binario il mezzo in ricognizione può essere inviato a seguito del treno atteso.

b) Sulle linee a semplice binario, l'invio del mezzo in ricognizione può avvenire solo a seguito del treno atteso, previ accordi registrati tra le stazioni interessate.

c) Se trattasi di carrello, dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; lo stesso deve circolare in ogni caso con marcia a vista e segnalazioni acustiche ripetute lungo il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati. In luogo delle modalità di cui al presente punto c), quando la ricognizione è effettuata con un carrello, devono essere osservate le norme della specifica Istruzione.

22. Soppresso

Deficiente ventilazione

23. Quando la corsa di un treno in galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per deficiente ventilazione, il personale di macchina e di scorta deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelari consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio.

Malore degli agenti di macchina

24. Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione ed avvisarne il dirigente. Questi ne avvertirà la stazione posta al di là della galleria.

In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti, in accordo con il personale di macchina, dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel il cui peso si avvicini alla prestazione massima della locomotiva oppure ridurre opportunamente il peso stesso.

25. Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. La circolabilità dei treni nella galleria potrà essere ripristinata solo dopo benessere degli agenti dei Lavori.

26. L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso (art. 24).

Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista, purché questi si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un agente del treno.

27. Nel caso d'improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia possibile sostituirlo con altro agente di pari qualifica, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno odi stazione purché quest'ultimo:

- sia in possesso di abilitazione che comporti la conoscenza del Regolamento sui segnali,
- dimostri in base alle istruzioni dategli dal macchinista di saper provvedere all'azionamento del fischio ed all'arresto del treno;
- possa coadiuvare il macchinista nelle occorrenti operazioni di fatica.

Art. 24. (vedi anche scheda 24)

Locomotive di riserva - Soccorso ai treni

Locomotive di riserva

1. In determinati impianti vengono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, da utilizzarsi di norma per il soccorso ai treni. Le zone d'azione di tali locomotive sono indicate nell'orario di servizio.

Mentre circolano treni nella zona d'azione di una locomotiva di riserva questa deve essere messa a disposizione entro 5 minuti dalla richiesta negli impianti sede di loco-

motiva di riserva presenziata e non oltre 15 minuti negli altri casi, salvo il tempo occorrente per l'eventuale giratura.

2. La Locomotiva di riserva può essere utilizzata in sussidio della locomotiva di un treno viaggiatori, od eccezionalmente di un treno merci importante che non possa mantenere la velocità d'orario. Il capo deposito può anche eccezionalmente impiegare la locomotiva di riserva, dandone avviso al dirigente della stazione sede di riserva, per effettuare un treno straordinario o supplementare.

3. Quando il servizio della riserva non è permanente, la stazione limite della sua zona d'azione è tenuta a comunicare alla stazione sede di riserva l'arrivo dell'ultimo treno protetto dalla riserva stessa.

Richiesta di soccorso

4. Quando il treno è fermo in una stazione, il macchinista richiede per iscritto direttamente al dirigente il soccorso di cui abbisogni subito o di cui preveda la necessità in una stazione successiva. Il dirigente può - se lo ritiene conveniente - provvedere alla soppressione del treno, facendone proseguire il materiale con altro treno.

5. Quando un treno fermatosi in linea ha bisogno di una locomotiva di soccorso, la relativa richiesta completa di tutti i dati (1) deve essere comunicata dal macchinista, per iscritto o con dispaccio e previa intese con il capotreno che, all'occorrenza, deve comunicargli il peso del treno, alla prossima stazione nel modo più sollecito e, se del caso, anche a mezzo della stessa locomotiva del treno, adottando le norme per il dimezzamento.

(1) - Treno.... (numero) tonn (peso) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (Oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km.... (indicare il casello più vicino quando il capotreno non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso, carro attrezzi. lavoratori, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).

Nei treni con un solo agente di macchina e privi di telefono terra-treno, il macchinista potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione della suddetta richiesta e delle altre notizie necessarie.

Il personale di macchina deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno di un segnale d'arresto, che servirà di orientamento per la locomotiva di soccorso. Nei treni con un solo agente di macchina tale incombenza spetta al capotreno.

6. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente della stazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

7. La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea, quando siano efficienti le telecomunicazioni deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere, trasmettendole il dispaccio:

FORMULA N. 37 - TRENO... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ.....CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (*ed occorrendo*: CARRO ATTREZZI, LAVORATORI, MEDICI, CARROZZE PER TRASBORDO, ecc.) e prendere con la stazione stessa gli accordi del caso.

Invio del soccorso

8. La stazione che riceve la domanda di soccorso, se non dispone di idoneo mezzo di trazione, lo richiede a quella che può provvedere più prontamente.

In quanto opportuno, si potrà utilizzare per il soccorso la locomotiva di altro treno.

9. L'invio del mezzo in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

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

10. Sul tratto ingombro il mezzo di soccorso deve essere possibilmente scortato da un dirigente. In caso diverso all'agente di scorta ed al macchinista devono essere impartite per iscritto le necessarie istruzioni.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 5, prima di accostarsi al treno.

Art. 25.

Disabilitazione delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee.

Stazioni disabilite

1. Le stazioni possono essere disabilite dal servizio movimento per alcuni periodi della giornata. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

Durante i periodi di disabilitazione le stazioni possono essere impegnate da treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenza e manovre.

Le Unità Periferiche interessate possono emanare disposizioni speciali, in deroga al presente articolo, per l'effettuazione di manovre con modalità analoghe a quelle previste per le fermate (art. 26).

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

- a) i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza:
- b) sulle linee esercitate con blocco elettrico, gli impianti devono consentire alla stazione di funzionare come posto di blocco intermedio o di escludersi dal blocco.

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

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

- i segnali stessi non proteggano anche passaggi a livello o non esista comunque un collegamento con le relative barriere;
- la stazione non debba funzionare come posto intermedio di blocco elettrico;
- non si debbano proteggere attraversamenti a raso da parte dei viaggiatori.

3. Per la disabilitazione della stazione, prima di lasciare il servizio, il dirigente deve provvedere per l'osservanza delle condizioni di cui ai precedenti commi 2 e 2 bis, per la custodia delle chiavi prescritte in base alle disposizioni locali e deve provvedere ai necessari accertamenti relativi agli itinerari. Egli deve inoltre trasmettere alle stazioni limitrofe che restano abilitate gli elementi sulla situazione della circolazione che a queste non siano noti e che interessino il servizio da svolgere durante il periodo di disabilitazione.

4. Durante la disabilitazione salve le eccezioni ammesse al comma 6, le stazioni sono presenziate da un agente di guardia, le cui mansioni sono stabilite dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

La circolazione dei treni deve essere regolata dalle due stazioni limitrofe abilitate, salvo il caso in cui la stazione disabilitata intervenga nel distanziamento dei treni come posto di blocco intermedio.

Quando un treno fermo in una stazione disabilitata pro lunghi la sosta assegnatagli dall'orario, il personale di scorta deve provvedere, non oltre i 10 minuti successivi, alla sua protezione per mezzo dei segnali fissi o, in man-

canza, quando la protezione stessa è prescritta, secondo le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali.

Disabilitazioni programmate

5. Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio o in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo ed eventualmente quello d'impresenziamento dell'impianto.

Nel programma riguardante la disabilitazione deve essere specificato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati solo i treni ordinari interessati, secondo i criteri di cui al comma 12.

6. Nelle disabilitazioni programmate la presenza dell'agente di guardia non è necessaria ai fini della circolazione dei treni quando si verificano tutte le seguenti condizioni:

- la stazione non debba funzionare come posto di blocco manuale e non occorra provvedere alla manovra dei segnali fissi o di barriere di passaggi a livello;
- non esistano scambi incontrati di punta dai treni oppure questi siano muniti di dispositivi di controllo permanente di posizione degli aghi e di efficienza del fermascambio agenti sui segnali;
- i veicoli eventualmente in sosta si trovino su binari indipendenti da quelli di corsa.

Le Unità periferiche interessate stabiliranno quali stazioni possono rimanere impresenziate in periodi di disabilitazione, anche in relazione alle specifiche esigenze di sorveglianza delle merci.

7. La disabilitazione può avvenire all'ora prescritta, anche in caso di ritardo di treni, purché questi non abbiano nelle stazioni incroci e precedenza e non debbano effettuare operazioni per le quali sia indispensabile la presenza del dirigente. Il dirigente non può abbandonare il servizio se non dopo aver presenziato il passaggio del treno per il quale abbia concesso il consenso ad una delle stazioni limitrofe.

8. Il dirigente che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta deve darne avviso alle stazioni limitrofe.

9. In caso di arresto del treno ad un segnale fisso a via impedita di una stazione disabilitata e impresenziata il Capotreno dovrà accertarsi della regolarità dell'itinerario di stazione e quindi potrà far avanzare il treno, con le cautele del caso.

Disabilitazioni accidentali

10. In evenienze di forza maggiore, un dirigente può disporre per la disabilitazione accidentale della propria stazione purché sussistano le condizioni previste dal comma 2.

In tal caso il dirigente deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate, indicando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso e prima di lasciare il servizio deve ottenere conferma dalle stazioni limitrofe con il dispaccio:

FORMULA N.39 -INTESO..... (stazione) DISABILITATA PER TRENI SEGUENTI
TRENO....

La procedura di cui sopra viene applicata anche per le disabilitazioni di carattere eccezionale disposte con specifico ordine superiore.

11. - Le precedenze che per orario sarebbero dovute avvenire nella stazione accidentalmente disabilitata, saranno regolate dalla stazione limitrofa precedente nel senso della corsa dei treni interessati.

Nel caso che la stazione accidentalmente disabilitata sia sede d'incrocio, il treno meno importante o, a parità di importanza, quello che per orario sarebbe dovuto giungere in essa per ultimo deve essere soppresso nel tratto fino alla successiva stazione abilitata, a cura della stazione precedente nel senso di marcia. Detto treno deve essere sostituito con opportuno straordinario anche ad orario libero. Finché sussiste il vincolo d'incrocio nella stazione disabilitata, quelle limitrofe non possono inoltrare verso di essa i treni interessati

Treni da avvisare

12. Della disabilitazione e dell'eventuale impresenziamento, quando non siano indicati nell'orario di servizio, devono essere avvisati (1) i treni interessati, secondo i seguenti criteri:

(1) - (Stazione) disabilitata (ed eventualmente: e impresenziata) dalle ore alle ore.....

- a) se la stazione è disabilitata e impresenziata, l'avviso deve essere dato a tutti i treni;
- b) se la stazione è disabilitata, l'avviso deve essere dato ai treni aventi fermata, mentre a quelli non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata il licenziamento dei treni dai binari di corsa non è affidato al capotreno in base all'orario di servizio, o se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate.

Avvisi ai treni in caso di disabilitazione

12 bis. L'avviso suddetto deve essere dato:

- a) in caso di disabilitazioni programmate, a cura delle stazioni di cui all'art. 3 comma 16;
- b) in caso di disabilitazioni accidentali, di regola, a cura delle stazioni abilitate limitrofe a quella disabilitata nel senso di marcia dei treni interessati. Si fa eccezione per l'avviso ai treni ordinari, nel caso di disabilitazioni accidentali di cui sia preventivamente conosciuto il periodo: per tale avviso la stazione che si deve disabilitare deve tempestivamente dare incarico alle stazioni di cui all'art. 3 comma 16 ricevendone conferma e, prima di lasciare il servizio, deve informare le limitrofe abilitate, che nel dispaccio di inteso, formula N. 39, devono farne esplicito riferimento;
- c) in caso di prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate, a cura delle stazioni medesime.

Qualora venga dato incarico ad una stazione di notificare la disabilitazione, nel dispaccio deve essere precisato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati quelli interessati.

13. Il dirigente che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione programmata o accidentale, od anche dopo un periodo di sospensione che segua la disabilitazione, deve informare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate.

Le stazioni limitrofe rispondono con il dispaccio:

FORMULA N. 41 -TRENO ... (*ultimo arrivato dalla parte della stazione disabilitata*) GIUNTO. TRENO ... (*ultimo inviato verso la stazione disabili tara*) PARTITO ORE....

Il dispaccio anzidetto deve essere completato con i necessari avvisi sulle variazioni della circolazione verificatesi durante il periodo di disabilitazione, che interessino il servizio ancora da svolgere (spostamenti d'incrocio odi precedenza, effettuazione di treni straordinari, soppressione di treni, ecc).

14. Il dirigente che ha ripreso servizio, dopo aver scambiato i suddetti dispacci e dopo aver posto - se necessario - i segnali fissi di protezione a via impedita, considera la propria stazione riabilitata al servizio movimento.

14 bis. Per eccezionali esigenze d'esercizio, i dirigenti di determinate stazioni possono temporaneamente assumere a distanza la dirigenza di stazioni disabilite, secondo quanto stabilito nelle apposite Istruzioni.

Avvisi ai treni in caso di riabilitazione non programmata

14 ter Il dirigente, che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti sul posto o a distanza una stazione in un periodo non programmato, deve prendere le misure atte ad evitare che il personale di un treno, avente fermata o che venga arrestato per esigenze di circolazione, ritenga erroneamente la stazione disabilitata o impresenziata.

L'avviso può essere dato verbalmente, in arrivo nella stazione stessa, o desunto direttamente dal personale del treno in caso di ricevimento su binario non di corsa.

Sospensione del servizio sulle linee

15. Su alcune linee sono previsti in orario determinati periodi di sospensione durante i quali non circolano treni, le stazioni ed i posti intermedi e di linea sono di regola impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura. Il personale può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione.

16. Durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza.

17. Il termine del periodo di sospensione deve essere stabilito in modo che il dirigente possa concedere tempestivamente la via libera per il primo treno in circolazione e il personale interessato possa eseguire prima dell'arrivo del treno stesso la visita di cui al comma 21.

Riattivazione anticipata della circolazione

18. Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, le stazioni estreme del tratto interessato devono prendere accordi fra di loro, nonché per quanto possibile con quelle interposte, per inoltrare in precedenza al primo treno una locomotiva isolata od un carrello, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e di linea.

Nel caso venisse deciso d'inoltrare più di un mezzo, le

le stazioni stesse devono accordarsi per stabilire il percorso di ciascuno di essi.

19. La locomotiva isolata o il carrello devono essere possibilmente scortati da un dirigente. Al macchinista o conducente del carrello deve essere prescritto:

- a) di procedere con marcia a vista per tutto il percorso;
- b) d'impegnare i passaggi a livello con marcia a vista;
- c) di non tener conto della disposizione a via impedita dei segnali di protezione e di arrestarsi prima degli scambi incontrati sul percorso per accertare la regolarità dell'istadamento;
- d) di fermare in ogni stazione ed in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali di richiamo.

20. Il preventivo invio del mezzo isolato su un breve tratto sospeso dal servizio può essere omesso, quando ciò risulti opportuno, sempreché sia possibile prendere precisi accordi fra le stazioni estreme del tratto stesso.

Al primo treno che viene messo in circolazione devono farsi le stesse prescrizioni previste dal comma 19.

Visita dopo un periodo di impreviamento

21. Nelle stazioni disabilite, il deviatore deve eseguire le visite agli impianti, di cui all'art. 5 comma 1, secondo quanto previsto dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Art. 26.

Fermate gestite da personale del movimento

Disposizioni generali

1. Le fermate (art. 2 comma 9) possono essere gestite da agenti del movimento, denominati "addetti alla fermata".

Le norme di cui al presente articolo si riferiscono alle fermate di tutte le linee fatta eccezione per le linee a dirigenza unica.

Per le fermate poste sulle linee a dirigenza unica valgono le norme stabilite nelle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico, mentre le mansioni degli addetti alle fermate delle altre linee sono stabilite nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

2. Soppresso.

3. Di norma le fermate non intervengono nel distanziamento dei treni, che viene regolato dalle due stazioni attigue abilitate. Sulle linee col blocco elettrico la fermata può peraltro funzionare come posto di blocco intermedio.

Salve situazioni specifiche disciplinate da apposite disposizioni (comma 13) nelle fermate non possono effettuarsi incroci o precedenzae.

Deviatoi

4. I deviatoi allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza; le chiavi ditali fermascambi possono restare in custodia all'addetto.

5. Nelle fermate l'addetto deve eseguire la visita agli impianti di cui all'art. 5 comma 1, secondo quanto previsto dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Segnali di protezione

6. Nelle fermate protette da segnali fissi, questi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'addetto alla fermata.

I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le condizioni di cui all'art. 25 comma 2 *bis*.

7. Quando un treno, in una fermata, prolunghi la sosta assegnatagli dall'orario, il personale di scorta deve provvedere, non oltre i 10 minuti successivi, alla sua protezione per mezzo dei segnali fissi o, in mancanza, quando la protezione stessa è prescritta, secondo le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali.

In caso di esecuzione di manovre, deve sempre provvedersi preventivamente alla protezione di cui sopra.

Veicoli in stazionamento

8. Lo stazionamento dei veicoli è vietato sui binari di corsa, nonché, salve specifiche eccezioni ammesse dalle Unità periferiche interessate, sui binari di circolazione.

9. Soppresso.

Servizio ai treni

10. Durante la sosta di un treno in una fermata la dirigenza del servizio spetta al capotreno.

Se occorre eseguire manovre, il capotreno deve ritirare le chiavi dei deviatori dall'addetto e per tutte le operazioni inerenti alle manovre stesse può avvalersi, oltre che del personale del treno, anche di quello della fermata. Al termine delle manovre il capotreno deve provvedere per l'assicurazione e visita ai deviatori interessati dalle manovre stesse, nonché accertare che i veicoli eventualmente stazionanti sui binari secondari si trovino nelle condizioni previste dall'art. 7 comma 15. Al termine di tali operazioni egli restituirà le chiavi all'addetto.

Salve disposizioni delle Unità periferiche interessate sono vietate le manovre che, sulle linee a doppio binario, possono impegnare il binario di corsa che non sia quello del treno che deve effettuarle.

11. Soppresso.

Temporanea abilitazione al movimento

12. Qualora per speciali esigenze occorra abilitare temporaneamente una fermata al movimento, il dirigente che si reca a presenziarla deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate che si regoleranno analogamente a quanto stabilito dall'art. 25 comma 13.

I treni interessati devono essere avvisati a cura della stazione che si è abilitata, il cui dirigente deve prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata e non avvisato ritenga la stazione stessa non abilitata al movimento.

Per la disabilitazione, da attuarsi con le norme dell'art. 25, il dirigente deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate indicando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso di marcia e prima di lasciare il servizio deve ottenere conferma da quest'ultime con il dispaccio:

FORMULA N. 43 - INTESO DOPO TRENO .. E TRENO SERVIZIO A ..
RIPRISTINATO CON ADDETTO.

Addetti idonei a specifiche mansioni di movimento

13. Previa autorizzazione dalle Unità centrali interessate, in alcune fermate possono essere affidate ad addetti determinate mansioni di movimento non previste dai comma precedenti. In tal caso gli addetti devono preventivamente conseguire le ulteriori abilitazioni occorrenti per le loro specifiche attribuzioni.

Art. 27

Marcia privilegiata - Regimi speciali di sicurezza.

Marcia privilegiata

1. Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, può essere disposto che esso viaggi con *marcia privilegiata*.

Chi impartisce tale disposizione deve provvedere perché sia trasmesso a tutte le stazioni del percorso il dispaccio:

FORMULA N. 44 - APPLICATE TRENO MARCIA PRIVILEGITA DA.....A.....

Le stazioni avviseranno verbalmente i bivi limitrofi e i posti intermedi interessati e provvederanno per l'opportuna prescrizione al treno (1).

2. Il servizio di un treno che viaggi con marcia privilegiata deve essere particolarmente curato da tutto il personale, onde evitare ritardi. Nel regolare i cambi d'incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni ad eccezione di quelli di cui al comma 3.

Treni con a bordo Alte Personalità

3. Le Unità centrali e/o periferiche interessate potranno emanare, all'occorrenza, speciali disposizioni a carattere organizzativo riguardanti i treni viaggianti con a bordo Alte Personalità

(1) *Vostro treno viaggia con marcia privilegiata da...a....*

ALLEGATO I.

DETERMINAZIONE DELLE PRECEDENZE DI ORARIO

Per la determinazione e l'indicazione delle precedenze negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme:

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

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

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

Se C è stazione capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio ed il semplice binario, non si praticano indicazioni di precedenza negli orari dei treni.

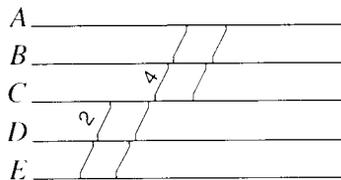


Fig. a)

b) Nella stazione di C il treno y prende il passo sul treno 2, modificandone l'orario.

Nell'orario del treno 2 si indica la precedenza del treno y anche se C è stazione di origine, capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio e il semplice binario. Nessuna indicazione di precedenza nell'orario del treno y.

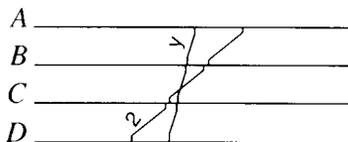


Fig. b)

II. - Precedenze relative a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio.

Nei due casi di cui al precedente punto I, se il treno 4 (od y) è uno straordinario, si deve esporre nell'orario del treno stesso l'annotazione:

«Treno 4 (oppure y) precede da C treno 2»

Nel caso I punto a) tale annotazione non si pratica quando C sia stazione capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio e il semplice binario.

III. - Treni che modificano l'orario di altri treni - Treni incompatibili

Il numero dei treni che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per le indicazioni delle precedenze in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

ALLEGATO II.

DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO E DI FATTO

A) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO.

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

I. - Incroci relativi a treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio.

1. Stazione intermedia del percorso di due treni sul semplice binario (fig. a).

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

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

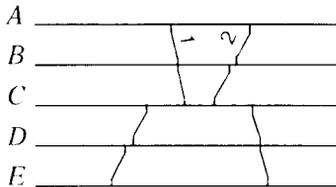


Fig. a)

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

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

«Caso b)» - stazione C di passaggio del treno 1 e di origine del treno 2.

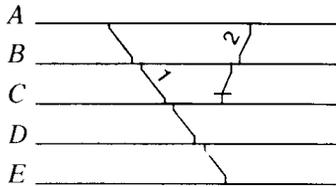


Fig. b)

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

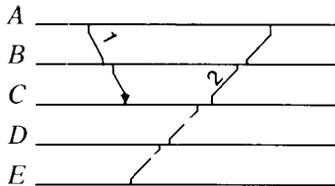


Fig. c)

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

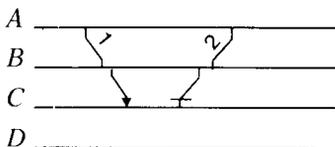


Fig. d)

«Caso e)» - stazione C di diramazione: il treno 1 prosegue per la linea diramata e il treno 2 percorre la linea principale (o viceversa).

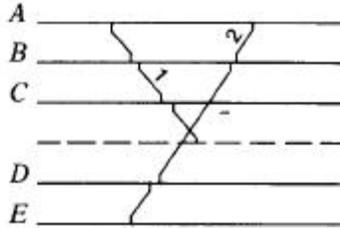


Fig. e)

«casi f) e g)» - stazione C di passaggio dal doppio al semplice binario: il treno 1 proviene dal semplice binario ed il treno 2 dal doppio.

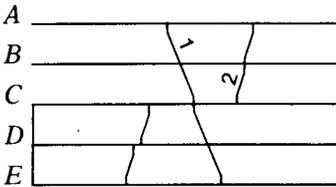


Fig. f)

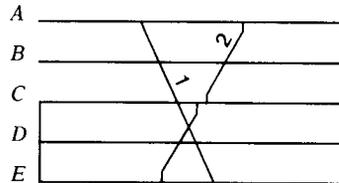


Fig. g)

3. Unicità della sede d'incrocio.

Quando più tratti di linea a doppio binario sono intercalati in una linea a semplice o viceversa, l'incrocio fra i treni 1 e 2 si indica una sola volta. Ad esempio nel caso della figura h) si indica nella stazione D al treno 2 l'incrocio col treno 1 quando fra l'ora di arrivo del treno 1 e la partenza del treno 2 intercorre un intervallo minore o uguale a 60 minuti. L'indicazione d'incrocio non va ripetuta nella stazione B anche quando intercorre, pure in B, un intervallo di tempo inferiore al limite suddetto.

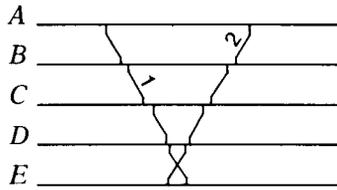


Fig. h)

II. - Incroci relativi a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio.

Nel caso di cui al punto 1) del precedente paragrafo I (stazione intermedia del percorso), l'indicazione d'incrocio esposta nell'orario del treno straordinario non compreso in orario vale per indicare che anche l'altro treno è soggetto a vincolo d'incrocio.

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

«Treno 2 incrocia in C il treno 1».

III. - Treni che modificano l'orario di altri treni - Treni incompatibili.

Il numero dei treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per l'indicazione degli incroci in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

B) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI DI FATTO.

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

Tali situazioni possono determinarsi:

- *nella stazione di origine di un treno per anticipo di corsa del medesimo o per ritardo di treno in senso opposto (figure b-d).*
- *nella stazione termine di corsa di un treno, per ritardo dello stesso o per anticipo di treno in senso opposto (figure c-d);*
- *nella stazione intermedia che, per limitazione di percorso, divenga origine o termine di corsa di un treno (figure b-c-d);*
- *nelle stazioni di diramazione, per un treno da inviarsi su tratto comune a semplice binario rispetto ad altro che ne provenga e sia diretto ad altra linea, nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo (fig. e),*
- *nelle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, per un treno da inoltrarsi sul semplice rispetto ad altro che ne provenga e che per orario avrebbe dovuto essere incrociato sul doppio nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo (fig. g).*

———— ALLEGATO III

**PRINCIPALI DOCUMENTI INTERESSANTI
LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI**

PARTE A

REGISTRI, PROSPETTI ED AVVISI interessanti le stazioni

Modulo M.55
REGISTRO DI CONSEGNA FRA I DIRIGENTI
(art. 3.3)

M.55

Consegna del giorno.....19.....

Treni straordinari e supplementari – Treni soppressi

Numero del treno	ORA		Genere del trasporto	Locomotiva	PERCORSO		TRENI INTERESSATI	CONFERME
	di arrivo	di par- tenza			da	a		

In questo prospetto si devono inscrivere anche i treni dichiarati giornalieri, limitatamente al giorno in cui ne viene diramata l'effettuazione.

Del registro modulo M. 55 esistono tipi di diverso formato ed impaginazione in relazione alle diverse categorie delle stazioni.

Nella prima pagina del registro è riportata la seguente «AVVERTENZA»:

«Le consegne devono essere compilate in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il dirigente subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità (treni in ritardo, spostamenti di incrocio o precedenza, fermate sopresse, chiavi dei fermascambi F.S. o chiave dell'armadietto relativo, cambiamento del binario normale dei treni, binari di circolazione ingombri, circolazione carrelli, anomalità di servizio, guasti alla linea od ai meccanismi e segnali, trasporti esplosivi, ordini di ripartizione, lettere o telegrammi in sospenso o da vistare, ecc.). Le consegne, con l'indicazione dell'ora, devono essere firmate dai dirigenti interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.

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

(segue M.55)

Segue: Consegna del giorno..... 19.....

Treni In ritardo - Spostamenti d'incrocio o precedenza - Fermate soppresse Chiavi dei fermascambi FS o chiave dell'armadietto relativo - Cambiamento del binario normale dei treni - Binari di circolazione ingombri - Circolazione carrelli - Anormalità di servizio - Guasti alla linea od ai meccanismi e segnali - Trasporti di esplosivi - Ordini di ripartizione - Lettere o telegrammi In sospeso o da vistare, ecc.

.....

	ORARIO DEI DIRIGENTI			
	Dalle	alle	cognome	Interno o esterno

In caso di variazione nelle disposizioni di carattere permanente o di qualche durata si deve fare annotazione esplicita aggiungendo poi le parole: «Vedi disposizioni permanenti a pag.....»

Nelle ultime pagine del registro sono riportati alcuni quadri riepilogativi delle disposizioni di carattere permanente o di qualche durata riguardanti l'orario.

Essi sono nove ed intestati come segue:

- I** - Treni straordinari resi giornalieri.
- II** - Treni ordinari soppressi definitivamente.
- III** - Treni ordinari da sopprimere in determinati giorni della settimana.
- IV** - Treni straordinari da effettuarsi in determinati giorni della settimana.
- V** - Variazione nei giorni di effettuazione dei treni periodici.
- VI** - Treni incompatibili.
- VII** - Fermate di treni non comprese in orario.
- VIII** - Rallentamenti.
- IX** - Treni senza capotreno.

Modulo M.50

AVVISO DI ATTIVAZIONE O CESSAZIONE DI RALLENTAMENTO (art. 6.23)

FERROVIE DELLO STATO

M.50

.....**Reparto Territoriale Movimento**

Servizio Produzione di..... N.....

A cominciare datreno..... dalle ore (1)del.....

attivarsi il seguente da prescriversi prescritto con M.50 N.....(1)

Dovrà (1) cessare rallentamento (1) (1) del.....(1)

A tutti i treni in base ai dati di cui al prospetto seguente:

A) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI PARI (2)

TRA LE STAZIONI (o nella stazione) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO							
	FISSO con inizio dopo cippo chilome- trico(3)	SPOSTABILE fra i cippi chilome- trici (4)	Prece- duto da fermata (5)	con pilo taggio (5)	Velocità km/h.		Lun- ghezza mt	Durata presunta giorni
					Treni ordin.	Treni legg.		
a) Nel senso di circolazione a sinistra o legale								
b) Nel senso di circolazione a destra o illegale			---	---	---	---	---	---

B) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI DISPARI (2)

TRA LE STAZIONI (o nella stazione) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO							
	FISSO con inizio dopo cippo chilome- trico(3)	SPOSTABILE fra i cippi chilome- trici (4)	Prece- duto da fermata (5)	con pilo taggio (5)	Velocità km/h.		Lun- ghezza mt	Durata presunta giorni
					Treni ordin.	Treni legg.		
a) Nel senso di circolazione a sinistra o legale								
b) Nel senso di circolazione a destra o illegale			---	---	---	---	---	---

Motivo del rallentamento.....

ANNOTAZIONI

Le stazioni segneranno ricevuta.....

ILCAPO REPARTO TERR. MOV.

.....li.....19.....

(1) Cancellare l'indicazione Che non serve. (2) Sulle linee a semplice binario i dati relativi ai treni pari dovranno essere esposti nel quadro A lettera a), quelli relativi ai treni dispari nel quadro B lettera a). (3) Indicare il cippo chilometrico dopo il quale ha inizio il rallentamento. (4) Si potranno indicare due cippi non consecutivi distanti fra di loro non più di tre chilometri (quattro per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri. (5) Indicare SI o NO.

Serve al Capo Reparto Territoriale Movimento per comunicare l'attivazione o la cessazione di un solo rallentamento alle stazioni capotronco, a quelle origine dei treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, a quelle ove si cambia il foglio di corsa, nonché alle stazioni attigue al tratto interessato.

Modulo M.50/a

AVVISO DI SPOSTAMENTO DI RALLENTAMENTO (art. 6.23)

FERROVIE DELLO STATO

M.50/a

.....**Reparto Territoriale Movimento**

Servizio Produzione di..... N.....

A cominciare datreno.....dalle ore (1)del.....

Il rallentamento prescritto a tutti i treni attivato con M. 50 N. del Spostato (2) con M.50 N. del verrà spostato e pertanto dovrà essere prescritto a tutti i treni in base ai dati di cui al prospetto seguente:

A) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI PARI (3)

TRA LE STAZIONI (o nella stazione) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO							
	FISSO con inizio dopo cippo chilome- trico(3)	SPOSTABILE fra i cippi chilome- trici (4)	Prece- duto da fermata (5)	con pilo taggio (5)	Velocità km/h.		Lun- ghezza mt	Durata presunta giorni
					Treni ordin.	Treni legg.		
a) Nel senso di circolazione a sinistra o legale								
b) Nel senso di circolazione a destra o illegale			_____	_____	_____	_____	_____	_____

B) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI DISPARI (3)

TRA LE STAZIONI (o nella stazione) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO							
	FISSO con inizio dopo cippo chilome- trico(3)	SPOSTABILE fra i cippi chilome- trici (4)	Prece- duto da fermata (5)	con pilo taggio (5)	Velocità km/h.		Lun- ghezza mt	Durata presunta giorni
					Treni ordin.	Treni legg.		
a) Nel senso di circolazione a sinistra o legale								
b) Nel senso di circolazione a destra o illegale			_____	_____	_____	_____	_____	_____

Motivo del rallentamento.....

ANNOTAZIONI

Le stazioni segneranno ricevuta..... **ILCAPO REPARTO TERR. MOV.**

.....li.....19.....

(1) Cancellare l'indicazione Che non serve. (2) Sulle linee a semplice binario i dati relativi ai treni pari dovranno essere esposti nel quadro A lettera a), quelli relativi ai treni dispari nel quadro B lettera a). (3) Indicare il cippo chilometrico dopo il quale ha inizio il rallentamento. (4) Si potranno indicare due cippi non consecutivi distanti fra di loro non più di tre chilometri (quattro per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri). (5) Indicare SI o NO.

Viene utilizzato quando si debba comunicare lo spostamento di un rallentamento già istituito

PARTE B (vedi anche allegato III bis)

MODULI DI PRESCRIZIONE

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. Ciascun modulo è contenuto in un bollettario a fogli, numerati progressivamente tre a tre da 1 a 50, da compilarsi a decalco.

Le Unità periferiche interessate possono autorizzare determinati impianti a predisporre con sistemi di riproduzione multipla, che garantiscano la leggibilità e la chiarezza del testo, le prescrizioni a carattere permanente o di lunga durata utilizzando sia i moduli dei bollettari, sia fac-simili dei moduli stessi, da numerare progressivamente di tre in tre.

Un modulo (quello originale se di bollettario) resta al macchinista che firma le altre due copie; di queste una di copia, salvo quanto previsto per le locomotive ubicate in coda od intercalate, deve essere consegnata al capotreno e l'altra, controfirmata dal capotreno, resta alla stazione. Nei treni senza capotreno la copia per quest'ultimo deve essere ritirata dal macchinista ed allegata al foglio di corsa.

Nei casi in cui vengono utilizzati moduli non compilati a decalco la uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia.

2. Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, la stazione deve provvedere per le prescrizioni anche al macchinista di questa locomotiva; in tal caso al capotreno sarà sufficiente consegnare solo la copia dei moduli di prescrizione firmata dal macchinista di testa. Allo scopo inoltre di confermare al capotreno l'avvenuta consegna delle prescrizioni al macchinista di coda (o intercalata), il dirigente dovrà riportare in calce ai moduli predisposti per il macchinista della locomotiva di testa l'annotazione: «Compilata copia per il macchinista della locomotiva di coda» (o «intercalata»).

Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date al macchinista della locomotiva contigua al treno; questi deve comunicarle all'altro.

3. La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere sempre inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

Modulo M. 40

MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

(art. 3/15)

FERROVIE DELLO STATO

M. 40 (grande)

N. 00

Stazione/...../.....19.....
(timbro)

Si ordina
Si dà avviso al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Il Dirigente

Il Macchinista

Il Capotreno

.....

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni per le quali non sia previsto un altro particolare modulo.

Modulo M. 7

ORDINE DI PARTENZA CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA

(art. 5/18 R.C.T.)

0 DA BINARIO SPROVVISTO DI SEGNALE DI PARTENZA (art. 49/6bis R.S.)

FERROVIE DELLO STATO		M.7
		N. 00
	STAZIONE.....	19.....
	(timbro)	
Si ordina al macchinista e al capotreno del treno		
con segnale disposto a via impedita (1)		
1 - Partite da.....	da binario sprovvisto di segnale di partenza (1)	
2 --A detto segnale è accoppiato segnale di avviso da considerarsi a via impedita (1)		
La mancanza del segnale di partenza equivale ad indicazione di avviso di via impedita (1)		
3 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km.....	(1)	
di blocco elettrico (1)		
4 - Esiste via libera	telefonica (Dispaccio n.....) (1) (2)	
5 - Non esiste via libera		
Procedete con marcia a vista salvo ricezione codice in linea (1)		fino
Procedete con marcia a vista (1)		
al segnale	di blocco N°..... (1)	rispettando le relative indicazioni (3)
	di protezione della stazione di(1)	
.....		
.....		
.....		
Il Dirigente	Il Macchinista	Il Capotreno
.....
(1) <i>Depennare, se non occorrente</i>		
(2) <i>Indicare il numero del dispaccio di via libera del posto corrispondente.</i>		
(3) <i>Da praticare solo sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico quando, a seguito di guasto della sezione di blocco protetta dal segnale di partenza, non sia stato istituito il blocco telefonico. La dizione «Procedete con marcia a vista salvo ricezione codice in linea,, deve essere praticata sui tratti di linea attrezzati per la ripetizione dei segnali in macchina.</i>		

Serve, negli impianti muniti di segnalamento di partenza, per comunicare al macchinista e al capotreno:

- l'ordine di partire con segnale disposto a via impedita, quando l'impossibilità di esporre il segnale medesimo a via libera non sia dovuta a mancato funzionamento del blocco elettrico;
- l'ordine di partire, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza.

ORDINE DI RALLENTAMENTO (art. 6/23)

FERROVIE DELLO STATO

M. 3
N. 00

Linea.....

Stazione di.....(timbro) il.....19.....

Si ordina al macchinista del treno di osservare i seguenti rallentamenti

N. (a) prog.	Se istradati sul binario di sinistra o legale FRA LE STAZIONI (o nella stazione di)	Se istradati sul binario di destra o illegale FRA LE STAZIONI (o nella stazione di)	FISSO con inizio dopo cippo chilometrico (b)	SPOSTABILE fra i cippi i cippi chilometrici (b)	Velocità km/h	Lun- ghezza metri	Perdi- tempo minuti	Prescri- zioni spe- cifiche (c)

Prescrizioni specifiche

A - da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)

B - interessa anche la stazione di

C - rallentamenti n.....e n.....sono contigui

D - da rispettare dalle ore.....alle ore.....di tutti i giorni esclusi
i seguenti.....(d)

E - da rispettare dalle ore.....alle ore.....di tutti i giorni esclusi
i seguenti.....(d)

F - preceduto da fermata

G - con pilotaggio e fermata anche dopo il rallentamento

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

note:

- (a) Le prescrizioni vanno indicate in ordine progressivo rispetto alla marcia del treno. Se il rallentamento riguarda ambedue i binari e ha le stesse caratteristiche, deve essere utilizzata una sola riga compilando sia la colonna relativa al binario di sinistra o legale che di destra o illegale.
- (b) Se il rallentamento è fisso, si indicherà il cippo che precede immediatamente l'inizio del rallentamento; se il rallentamento è spostabile, i due cippi indicati non dovranno distare fra loro più di tre chilometri (quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri).
- (c) indicare in corrispondenza di ogni rallentamento una o più lettere (A, B, ecc.) cui fare riferimento per le eventuali annotazioni segnate in calce (a stampa e manuali). Inoltre, quando occorra, completare le annotazioni a stampa. In caso siano necessarie altre annotazioni riportarle a mano con le lettere H, I, L, ecc. a seguito di quelle a stampa.
- (d) Nei periodi in cui il rallentamento non è in atto i segnali a terra saranno occultati.

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni di rallentamento.

Modulo M. 4
ORDINE DI INCROCIO
(art. 9/2)

FERROVIE DELLO STATO

M. 4
N.00

Stazione..... /...../...../19

(timbro)

Ordine di incrocio al treno.....

INCROCIATE

a.....	tr.....	straord. suppl. giornal. period.	da	a.....
a.....	tr.....	straord. suppl. giornal. period.	da	a.....
a.....	tr.....	straord. suppl. giornal. period.	da	a.....
a.....	tr.....	straord. suppl. giornal. period.	da	a.....
a.....	tr.....	straord. suppl. giornal. period.	da	a.....
a.....	tr.....	straord. suppl. giornal. period.	da	a.....

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

.....

.....

.....

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni per incroci normali con treni straordinari, supplementari, periodici, giornalieri oppure gli incroci di fatto che il treno viene ad assumere in base all'art. 9 comma 2 del Regolamento per la circolazione dei treni.

Modulo M. 1

ORDINE DI SPOSTAMENTO DI INCROCIO

(art. 9/15 e 18)

FERROVIE DELLO STATO

M. 1

N. 00

Stazione/...../.....19.....
(timbro)

Numero del dispaccio di spostamento d'incrocio (1).....

Si ordina al macchinista e al capo del treno (2).....

di incrociare (3).....i..... tr.

nella stazione di (4).....

anzichè di (5).....

entrando in binario (6).....

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

.....

.....

.....

(1) - Da indicare solo al treno che avanza. - (2) Numero del treno. - (3) Occorrendo, aggiungere *con libero transito*. - (4) Oppure, occorrendo, *sul doppio binario*. - (5) Da completarsi solo se la stazione debba modificare un ordine di incrocio dato dalla stazione medesima. - (6) Occorrendo, aggiungere *deviato a**km/ora*

Serve esclusivamente per ordinare al macchinista ed al capotreno gli spostamenti di incrocio con altri treni.

Modulo M. 6
**AVVISO AI TRENI CIRCOLANTI SUL BINARIO ILLEGALE
DELLA RIDUZIONE DEL SERVIZIO
A BINARIO UNICO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO**
(art. 19/10)

FERROVIE DELLO STATO

M. 6

N. 00

Stazione.....*Al treno*.....del.....19.....
(timbro)

Per interruzione binario.....viaggiate da.....
(pari o dispari)

a.....sul binario illegale.

Marcia a vista in arrivo e fermata a.....

Fermate prima del deviatoio di ingresso di.....

**AL PRIMO
TRENO**

- In testa al mezzo di trazione segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.
- Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".

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

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

.....

N.B. - Cancellare le prescrizioni che non occorrono.

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno dei treni circolanti sul binario illegale le prescrizioni relative alla circolazione a binario unico sulle linee a doppio.

Modulo M. 5

**AVVISO DI MANCATO FUNZIONAMENTO DEL BLOCCO ELETTRICO
MANUALE E DEL BLOCCO ELETTRICO CONTA-ASSI**

(art. 21/1bis)

FERROVIE DELLO STATO

M. 5

N. 00

STAZIONE, 19.....

(timbro)

**AVVISO DI MANCATO FUNZIONAMENTO DEL BLOCCO
ELETTRICO MANUALE E CONTA-ASSI**

Da.....a

Su tale tratto si ordina al **macchinista** ed al **capotreno** del treno.....

- 1 - Rispettate ugualmente tutti i segnali eccetto quelli di blocco dei posti numero.....
- 2 - Al segnale di blocco del posto Naccoppiato segnale di avviso da considerarsi a via impedita(1).
- 3 - Partite da..... con segnale disposto a via impedita (1).
da binario sprovvisto di segnale di partenza (1)
- 4 - A detto segnale è accoppiato avviso da considerarsi a via impedita (1).
La mancanza del segnale di partenza equivale ad indicazione di avviso di via impedita (1).
- 5 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km (1).
Esiste via libera telefonica della stazione di.....
(dispaccio n.) (2).

(1) Depennare, **se** non occorrente.

(2) Indicare il numero del dispaccio di via libera del posto corrispondente.

Il Dirigente

Il Macchinista

Il Capotreno

.....

.....

.....

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni relative ai tratti sui quali non funziona il blocco elettrico manuale o conta-assi.

(O.S. 10/1997)

- 151 -

Modulo M. 5/BA

AVVISO DI GUASTI AL BLOCCO ELETMCO AUTOMATICO

(art. 21/1bis)

FERROVIE DELLO STATO

M. 5/BA

N. 00

Stazione di.....,19.....

(timbro)

AVVISO DI GUASTI AL BLOCCO AUTOMATICO

Da.....a.....

Su tale tratto si ordina al **macchinista** ed al **capotreno** del treno.....

1 - Non tenete conto dei segnali permissivi comunque disposti (salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 2 e 3) (a) (*).

2 - Marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello protetti dai segnali permissivi N se questi sono superati a via impedita o spenti (b) (*).

3 - Osservate le cautele di cui art. 48/5 R.S. relative all'accertamento dell'itinerario di corretto tracciato superando segnali permissivi a via impedita con l'indicazione **P** lampeggiante (c) (*).

4 - Partite da..... con segnale disposto a via impedita (*).
da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)

5 - A detto segnale è accoppiato avviso da considerarsi a via impedita (*).
La mancanza del segnale di partenza equivale ad indicazione di avviso di via impedita (*).

6 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km.....(*)

7 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di(d)

8 - Al segnale di partenza diè accoppiato segnale di avviso da considerarsi a via impedita (*) (d).

9- Esiste via libera telefonica della stazione di.....
(dispaccio N) (e).

(a) A tutti i treni su tratti di linea con segnali permissivi.

(b) A tutti i treni su tratti di linea con P.L. protetti da segnali permissivi.

(c) A tutti i treni su tratti di linea ove esistono segnali di la categoria che possono avere l'indicazione P lampeggiante.

(d) Da praticare quando il treno viene esonerato dal rispetto del segnale di partenza di una stazione disabilitata.

(e) Indicare il numero del dispaccio di via libera del posto corrispondente.

(*) Depennare, se non occorrente.

Il Dirigente

Il Macchinista

Il Capotreno

.....

.....

.....

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni relative ai tratti sui quali non funziona il blocco elettrico automatico.

FORMULE DEI DISPACCI DI MOVIMENTO

Via libera

- (1) - SEGUIDO TRENO CHIEDO INVIARE TRENO ...
- (2) - DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO...CHIEDO INVIARE TRENO ...
- (3) - VIA LIBERA TRENO ...
- (4) - GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO...VIA LIBERA TRENO ...

(Art. 3.7.)

Marcia a vista

- (5) - PRESCRIVETE TRENO ... MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI ...(*oppure* IN ARRIVO A ... *oppure* IN USCITA DA ... *oppure* NELLA STAZIONE DI) PER ...(*motivo*).
- (6) - TRENO AVVISATO MARCIA A VISTA ... (*precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 5*).

(Art. 6.12.).

Soppressione di fermata

- (7) - SOPPRIMETE FERMATA TRENO ... A ...

(Art. 6.19.).

Per ritardare la partenza da una precedente stazione

(8) - SOPPRESSA.

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

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

(Art. 6.22.).

Giunto

(11) - TRENO ...GIUNTO.

(Art. 6.26.).

Partenza

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

(Art. 6.27.).

Precedenze anormali

(13) - TRENO ... PRECEDE TRENO... DA...

(Art. 8.3.).

Incroci anormali

(14) - TRATTENETE A... TRENO PER INCROCIARE TRENO... ORARIO (*oppure CON... MINUTI RITARDO*).

(15) - RIFIUTO AL N ° ...

(16) - AL N°....TRATTERRO ATRENO... PER INCROCIARE TRENO...

(Art. 9.4.)

(17) – TRENO...INCROCIA TRENO... A....

(Art. 9.8.)

(19) - PRESCRIVETE TRENO ... INCROCIARE A ... TRENO ...

(20) - TRENO ... AVVISATO INCROCIARE A ... TRENO

(Art. 9.15.).

Libero transito

(18) - PRESCRIVETE TRENO ... LIBERO TRANSITO A RISPETTO TRENO (o TRENII ...) (e all'occorrenza PERCORRENDO BINARIO DEVIATO A ... km/h).

(Art. 9.12.).

Effettuazione treni straordinari ad orario prestabilito

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

(Art. 11.4.).

(22) - INTESO OGGI ... (DOMANI.....oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ...STRAORDINARIO ... (stazione di origine) (stazione termine di corsa).

(Art. 11.9.10).

(23) - PRESCRIVETE TRENO ... INCROCIARE A ... TRENO ... STRAORDINARIO ... (stazione di origine) ... (stazione termine di corsa).

(Art. 11.19).

(24) - TRENO ... AVVISATO INCROCIARE A ... TRENO ... STRAORDINARIO.

(Art. 11.20.).

Soppressione, fusione e sostituzione di treni

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

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

(Art. 14.2.).

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

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

(Art. 14.5.).

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

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

(Art. 14.6.).

Anticipo nella corsa dei treni

(27) – TRENO...VIAGGERA CON ANTICIPO DI MINUTI ... DA ... A ... (*ed occorrendo*: E DI MINUTI DA ... A ... SOPPRESSA FERMATA A ...

(Art. 15.3.).

Locomotiva di spinta

(28) - TRENO PARTIRA CON SPINTA SGANCIABILE (*ed eventualmente*: FINO AL KM ...).

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

(Art. 16.6.).

(30) - TRENO ... PARTIRA SENZA SPINTA.

(Art. 16.9.).

(31) - SPINTA TRENO ... RICOVERATA.

(Art. 16.10.).

Interruzione programmata della circolazione

(32) - SOPPRESSA.

(33) - INTESO OGGI ... INTERRUZIONE LINEA (*oppure*; BINARIO PARI o DISPARI. *In caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata*) FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N.... DEL ... (o COME DA PROGRAMMA N.... PREVISTO IN ORARIO) (*ed occorrendo*: DOPO TRENO

(Artt. 18.4, 19.5).

(32 bis) - SOPPRESSA.

(33 bis) - INTESO CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO FRA ... E ... DAL TRENO... - TUTTI 1 TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (o PARI).

(Art. 19.5).

(34) - DALLE ORE ... (o DAL TRENO ...) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E ...

(Art. 18.14.).

Interruzione accidentale della circolazione

(35) - SOPPRESSA.

(36) - SOPPRESSA.

Locomotiva di soccorso

(37) - TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITA Km ... CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (*ed occorrendo*: CARRO ATTREZZI, LAVORATORI, MEDICI, CARROZZE PER TRASBORDO, ecc.).

(Art. 24.7.).

Disabilitazione

(38) - SOPPRESSA.

(39) - INTESO... (*stazione*) DISABILITATA PER TRENI SEGUENTI TRENO...
(Art. 25. 10.).

(40) - SOPPRESSA.

(41) - TRENO ... (*ultimo arrivato dalla parte della stazione disabilitata*) GIUNTO.
TRENO ... (*ultimo inviato verso la stazione disabilitata*) PARTITO ORE ...
(Art. 25.13.).

Fermate

(42) - SOPPRESSA.

(43) - INTESO DOPO TRENO ... E TRENO ... SERVIZIO A... RIPRISTINATO
CON ADDETTO.
(Art. 26. 12.).

Marcia privilegiata

(44) - APPLICATE TRENO ... MARCIA PRIVILEGIATA DA... A ...
(Art. 27.1.)