

Art. 1

Disposizioni generali

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

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

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

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

Art. 2

Linee e treni

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

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

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

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

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

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

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

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

Una stessa stazione può comprendere più posti di movimento.

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

5. Fra le stazioni si distinguono le:

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

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

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

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

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

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

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

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

Posti di comunicazione

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

Posti di blocco intermedi

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

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

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 precedenza.

Fermate

Le fermate possono anche non essere presenziate.

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

10. *Soppresso.*

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

Stazioni disabilitate

Posti intermedi e posti di linea

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

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

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

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

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

Raccordi

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

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 barriera o semibarriera, a cura dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

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

(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.

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

Classificazione

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

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

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

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

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

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

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.

Tradotte

**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

Regimi di esercizio - Prescrizioni

**Dirigenza
del
movimento**

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

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

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

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

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

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

4. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con profilo o funzioni superiori al