

Art. 23

**Ritardi ed anormalità nella corsa dei treni**

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

**Ritardi e recuperi**

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.

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.

**Anormalità**

5. Il macchinista che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire 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, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco.

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.

*7 bis.* Il personale di macchina che riscontri in un determinato tratto di linea anomalia nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalia al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare l'anomalia. Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente, con criteri prudenziali, l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi. Ciò in attesa dell'intervento del personale della manutenzione, avvisato a cura dello stesso dirigente.

Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, nella prescrizione il tratto interessato dall'anomalia può essere delimitato da località di servizio o cippo chilometrico; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. I

dirigenti movimento provvederanno per l'avviso ai soli treni effettivamente interessati (1) nei modi d'uso.

*7 ter.* Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione, notificando per iscritto ai dirigenti delle due stazioni limitrofe la riduzione di velocità, il binario interessato, le località di servizio o i cippi chilometrici delimitanti il tratto in soggezione; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. I dirigenti stessi provvederanno per l'avviso ai treni (2) nei modi d'uso.

*7 quater.* Ogni qualvolta si verifichi o venga segnalata l'indebita presenza di persone lungo la linea, ai treni deve essere praticata la prescrizione di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi nel percorrere il tratto interessato e altresì comunicato il motivo della soggezione. Nella prescrizione (3), il tratto interessato dall'anormalità può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.

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

Nel caso di indebita presenza di persone lungo la linea, al personale di condotta potrà essere anche prescritto, in

---

(1) Non superate velocità di .... Km/h da .... (località di servizio o cippo chilometrico) a .... (località di servizio o cippo chilometrico).

(2) Non superate velocità di .... Km/h da .... (località di servizio o cippo chilometrico) a .... (località di servizio o cippo chilometrico).

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

assenza del personale ferroviario competente e in attesa dell'intervento degli organi di polizia, di riferire con comunicazione registrata in merito alla loro permanenza. qualora il personale di condotta comunichi di non aver rilevato la presenza di persone, il dirigente potrà disporre per la cessazione della prescrizione.

**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 presenziato 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 precedere 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‰ 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 precedere il convoglio da segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 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 della parte lasciata in linea, deve scortare, possibilmente, la prima parte del treno che riprende la marcia.

In tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a guardia dell'altra parte del treno l'ordine scritto di attendere sul posto il ritorno della 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,

---

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

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.

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.

**Spezzamento  
in linea**

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.

**Ricogni-  
zioni in  
linea**

21. Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un carrello per l'invio in ricognizione del treno stesso.

a) Sulle linee a doppio binario, il mezzo in 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 non 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 non superando la velocità di 30 Km/h e segnalazioni acustiche lungo tutto 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.*

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.

**Deficiente  
ventila-  
zione**

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 l'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria, dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel la cui massa si avvicini alla prestazione massima della locomotiva oppure ridurre opportunamente la massa stessa.

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.

**Malore  
degli agenti  
di macchina**

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 profilo, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno o di 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****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 sedi di tali locomotive nonché le modalità di richiesta ed impiego sono riportate nell'orario di servizio.