

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 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.

11. Il soccorso ad un treno fermo in linea per guasto al mezzo di trazione, può essere effettuato anche a mezzo di un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

**Soccorso con treno circolante a seguito**

## Art. 25

### **Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee.**

1. Le stazioni possono essere disabilite dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

**Stazioni disabilite**

Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate da treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenza o 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.

**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.

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. Sulle linee con blocco elettrico, 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 ferma-scambio agenti sui segnali;

— i veicoli eventualmente in sosta si trovino su binari indipendenti da quelli di corsa;

— i segnali siano muniti delle apposite lettere luminose previste dal Regolamento sui segnali.

Sulle linee non munite di blocco elettrico l'impresenziamento programmato, ove esistono le condizioni di cui ai precedenti primo, secondo e terzo alinea, deve essere autorizzato dall'Unità centrale competente.

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 ed impresenziata,

devono essere osservate le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali e dalle Istruzioni di servizio.

10. In evenienza di forza maggiore, un dirigente può disporre per la disabilitazione accidentale della propria stazione purché sussistano le condizioni previste dal comma 2 e, per l'impresenziamento, quelle del comma 6.

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 (ed eventualmente: *E IMPRESEZIATA*) 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, quando non sia indicata nell'orario di servizio, devono essere avvisati (1) i 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 o se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse

(1) (Stazione) .... *disabilitata dalle ore .... alle ore ....*

dalle stazioni limitrofe abilitate. L'avviso suddetto deve essere dato:

a) in caso di disabilitazione programmata, a cura delle stazioni di cui all'art. 3 comma 16;

b) in caso di disabilitazione accidentale, 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 disabilitazione accidentale 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. L'avviso non occorre nel caso che tali stazioni esonerino il treno dal rispetto del segnale di partenza della stazione disabilitata.

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.

12 *bis*. Dell'eventuale impresenziamento devono essere avvisati (1) i treni interessati secondo i seguenti criteri:

a) se le stazioni sono munite di segnali dotati di lettere luminose «**P**», «**D**» o «**A**», l'avviso deve essere dato solo quando occorra praticare ai treni le prescrizioni relative ad anomalie interessanti anche la stazione impresenziata (es. mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linea a doppio, ecc.);

b) se i segnali delle stazioni non sono muniti di lettere luminose «**P**», «**D**», o «**A**» e l'impianto deve essere eccezionalmente impresenziato l'avviso deve essere dato a tutti i treni con le stesse modalità di cui al comma 12 b).

13. Il dirigente che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione programmata o accidentale, od anche dopo

**Riabilitazione**

---

(1) Stazione di ..... disabilitata ed impresenziata (*ed eventualmente: dalle ore .... alle ore ....*).

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 disabilitata*) PARTITO ORE ...

Il dispaccio anzidetto deve essere completato con i necessari avvisi sulle variazioni della circolazione verificate durante il periodo di disabilitazione che interessino il servizio ancora da svolgere (spostamenti d'incrocio o di precedenza, effettuazione di treni straordinari, soppressione di treni, istituzione di rallentamenti, 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 disabilitate, secondo quanto stabilito nelle apposite Istruzioni.

**Avvisi ai  
treni in  
caso di  
riabilita-  
zione  
non pro-  
grammata**

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.

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.

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.

**Riattivazione anticipata della circolazione**

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

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.

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.

**Visita dopo un periodo di impresenziamento**