

**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

dirigente - purché abilitato al servizio movimento - può avocare a sè la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il dirigente stesso.

5. Nel presente Regolamento, con il termine *dispaccio* si intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le modalità riportate nelle Istruzioni di servizio.

**Dispacci**

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

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).

**Regimi di circolazione**

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.

**Blocco telefonico**

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 adotterà 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.

Quando fra le stazioni che si scambiano la *via libera* telefonica vi siano interposte una o più stazioni, che si disabilitano dopo che in esse è avvenuto un incrocio, il dirigente della stazione che inoltra il primo treno dopo la disabilitazione, deve, nel dispaccio di richiesta di *via libera*, fare riferimento

ad entrambi i treni incrocianti ("Dopo giunto mia stazione treno... e seguito treno...chiedo inviare treno...").

Il dirigente della stazione limitrofa, dopo l'arrivo nella propria stazione del treno incrociante interessato, dovrà concedere la via libera vincolandola all'arrivo nella stazione richiedente dell'altro treno incrociante ("Dopo giunto vostra stazione treno...via libera treno...").

Quando occorre procedere all'annullamento della via libera telefonica, il dirigente che ha richiesto la via libera dovrà provvedere a fare annullare la via libera ricevuta con il dispaccio:

FORMULA N. 4 bis - PER MANCATA PARTENZA TRENO.....  
ANNULATE VOSTRA VIA LIBERA N.....

Il dirigente che ha concesso la via libera, dopo il ricevimento di tale dispaccio, deve annullarla con il seguente dispaccio:

FORMULA N 4 ter - ANNULO MIO DISPACCIO DI VIA LIBERA  
N.... PER TRENO.....

I dirigenti, inoltre, dovranno annullare i dispacci relativi alla via libera, facendo apposita annotazione e riportando il numero del dispaccio di annullamento.

Sulle linee attrezzate con blocco elettrico manuale, nei casi in cui per il distanziamento dei treni sia prevista, in aggiunta alla via libera di blocco telefonico, anche quella di blocco elettrico, le formule dei dispacci devono essere opportunamente completate, sia nella richiesta che nella concessione di via libera, con la dicitura "*circolante anche con il blocco elettrico*" riportata di seguito al numero del treno.

8. Sulle linee a doppio binario esercitate col regime del blocco telefonico possono essere eccezionalmente previsti, previa autorizzazione dell'Unità centrale competente 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. L'Unità centrale competente può 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 preenziamento 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.

13 bis. Determinate linee sono munite di attrezzature che consentono il controllo della marcia dei treni. Le norme di esercizio sono contenute in apposite istruzioni emanate dalla Unità centrale competente.

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

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

15. Le prescrizioni di cui al comma 14 che non risultano nell'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato:

a) con l'aspetto specifico dei segnali, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (allegato III), con dispaccio o con comunicazione verbale registrata secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, se trattasi di prescrizioni di movimento;

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

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.

16. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta al dirigente della stazione di origine del treno di impar-

**Prescrizioni  
di  
movimento  
e tecniche**

**Prescrizioni  
ai treni**

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

tire al personale del treno stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento. Le stazioni interessate devono pertanto comunicare, con apposito dispaccio, le prescrizioni di movimento occorrenti alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle stesse e riceverne conferma. Per le prescrizioni di movimento 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 di movimento alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle prescrizioni stesse, con le modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

17. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, la stazione di origine del treno o quella che effettua il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, 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. Spetta al personale addetto alla formazione dei treni o al capotreno compilare il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa sulle linee ove è in uso ed impartire al treno le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa. Spetta agli stessi agenti provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti il materiale rotabile.

19. È 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.

Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso od altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia al macchinista della locomotiva che traina sia a quello che eventualmente resta in servizio sui mezzi leggeri per mantenere attive le motrici efficienti.