FERROVIE DELLO STATO

SERVIZIO MOVIMENTO

DISPOSIZIONI

PER IL SERVIZIO CON DIRIGENTE UNICO

EDIZIONE 1946

Ristampa 1983 aggiornata con gli O.S. 77/1947 - 27/1950 - 74/1958 - 11/1959 - 106/1959 - 107/1959 - 20/1960 - 34/1962 - 61/1963 - 61/1968 - 34/1970 - 5/1972 - 14/1982 - 4/1983

TIPOLITO FS - ROMA - Fc M 369

Approvato con Decreto Ministeriale N. 3451
in data 17 aprile 1946

Registrazione degli ordini di servizio e delle disposizioni che hanno modificato le presenti Disposizioni

	Ordine di Servizio/Disposizione	Data di entrata in vigore
1	O.S. 22/1985	20/10/1985
2	O.S. 67/1989	27/05/1990
3	O.S. 24/1992	27/09/1992
4	O.S. 26/1994	14/03/1995
5	O.S. 10/1997	15/01/1997
6	Disp. 5/2001	01/03/03
7	Disp. 43/2003	01/03/03
8	Disp. 38/2003	08/02/04 (Disp. 54/03)
9	Disp. 46/2007	01/08/08 (Disp. 20/08)

Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico

ART. 1

Generalità

1. - Su determinate linee o tratti di linea, la circolazione dei treni è regolata da un dirigente solo, detto **Dirigente Unico;** pertanto le stazioni sono di massima rette da agenti abilitati soltanto a determinate mansioni di movimento.

Nelle presenti Disposizioni i suddetti agenti verranno denominati **aiutanti di movimento** o più brevemente **aiutanti**, e le stazioni da essi presenziate **stazioni rette da aiutante.**

Alcune stazioni possono anche essere rette permanentemente da dirigenti di movimento, detti **dirigenti locali.**

Le fermate (art. 2 comma 9 R.C.T.), possono essere gestite da agenti del movimento, denominati **addetti alla fermata.**

2. - Soppresso.

3. - **Su tutte le linee esercitate col Dirigente Unico conservano pieno valore e devono essere osservati i rispettivi regolamenti ed ogni altra prescrizione di esercizio, in quanto non siano modificati o sostituiti dalle presenti disposizioni e non venga a mancare la ragione della loro applicazione.**

ART. 2
Dirigente Unico

1. - Il Dirigente Unico assume personalmente la dirigenza del movimento dell'intera linea a lui affidata e adotta i provvedimenti che il regolare svolgimento del servizio richiede.

2. - Il Dirigente Unico, man mano che gli vengono comunicate le ore di partenza e di arrivo o di transito dei treni nelle località di servizio, compila il **grafico reale** dell'andamento di ciascun treno dall'inizio al termine della corsa.

3. - Indipendentemente dalle comunicazioni che i capitreno, gli aiutanti, gli addetti alle fermate ed i dirigenti locali hanno l'obbligo di fargli, il Dirigente Unico deve, all'occorrenza assumere le maggiori informazioni che ritenga necessarie. Deve inoltre sollecitare le comunicazioni prescritte qualora tardassero.

4. - Il Dirigente Unico *opera per delega degli Uffici Superiori:* dovranno pertanto essere scrupolosamente osservati i suoi ordini dei quali egli è responsabile.

4. *bis* - Il Dirigente Unico trasmette agli impianti gli ordini del Circolo Ripartizione ed accetta le comunicazioni che gli stessi dovessero fare a detto ufficio. Quando il Circolo non è in funzione regolarizza le situazioni eccezionali che si presentassero nel servizio del materiale da carico.

5. I Dirigenti Unici, prima di essere utilizzati presso i relativi uffici ed in occasione di sostanziali modifiche tecniche, debbono recarsi nei posti di servizio per prendere conoscenza delle caratteristiche degli impianti.

ART. 3

Aiutanti di movimento ed addetti alle fermate

1. - Gli aiutanti di movimento e gli addetti alle fermate provvedono ai servizi biglietti, bagagli e merci, secondo le abilitazioni della località. Per quanto riguarda la circolazione dei treni essi disimpegnano le mansioni rispettivamente loro affidate con le presenti disposizioni.

Detti agenti devono essere in possesso delle prescritte abilitazioni.

2. - Gli aiutanti e gli addetti devono tenere sempre al corrente il Dirigente Unico di quanto a questo possa occorrere per assicurare il regolare svolgimento del servizio.

ART. 4

Dirigenti locali

Nelle località rette permanentemente od anche temporaneamente da personale abilitato al movimento, questo provvede, **nell'ambito della stazione,** a tutte le mansioni di servizio, secondo i comuni regolamenti .

Tutte le disposizioni dei successivi articoli relative alla manovra dei segnali e dei deviatoi, alla custodia delle chiavi dei fermascambi ed alle speciali precauzioni per l'ingresso dei treni nel caso di incrocio o di precedenza, non hanno valore per queste stazioni, in quanto devono invece essere osservate le disposizioni regolamentari vigenti in materia per le linee non esercitate a Dirigente Unico.

ART. 5

Comunicazioni telefoniche

1. - Il Dirigente Unico dispone di apparecchio a chiave di appello, per chiamare singolarmente le stazioni e le fermate della linea, nonchè gli uffici inseriti sul circuito telefonico.

I passaggi a livello e gli altri posti di linea presenziati possono essere chiamati singolarmente o collettivamente (chiamata generale).

2.- Il Dirigente Unico in servizio non può allontanarsi dal proprio ufficio e deve tenersi costantemente in ascolto al telefono selettivo. A tale norma potrà derogarsi solo quando uno stesso agente cumuli le funzioni di dirigente locale e di Dirigente Unico, purchè sia assicurata la chiamata del Dirigente Unico mediante suoneria azionabile dai posti inseriti nel circuito.

3. - È fatto assoluto divieto a posti dipendenti dal Dirigente Unico di valersi del circuito telefonico per comunicare tra loro. Ogni comunicazione deve avvenire per tramite del Dirigente Unico. **Ogni comunicazione estranea al servizio è vietata.**

4. - Nelle comunicazioni telefoniche devono essere osservate le seguenti norme:

a) chi vuol parlare al Dirigente Unico prima di iniziare la comunicazione telefonica deve lasciare terminare la conversazione eventualmente in corso, indi annunciarsi pronunciando il nome del posto, dopo di che, prima di parlare, deve attendere l'autorizzazione del Dirigente Unico. In caso di urgenza assoluta un posto può interrompere una comunicazione annunciandosi e dicendo «*urgente*»;

b) la comunicazione telefonica deve iniziarsi indicando il nome del posto seguito dalla parola «*stazione*»se chi parla è un aiutante o dirigente locale, dalla parola «*fermata*» se chi parla è un addetto, dalla parola «*capotreno*» o «*macchinista*» e dal numero del proprio treno se chi parla è un capotreno o un macchinista. I passaggi a livello e gli altri posti di linea vengono individuati col numero della progressiva chilometrica (es.: «*Passaggio a livello Km. 15*») e chi parla da uno di detti posti deve far seguire all'indicazione del posto medesimo la propria qualifica;

c) le comunicazioni devono essere pronte, brevi, precise, chiare; il numero dei treni sarà sempre enunciato a cifre isolate;

d) tutti i dispacci devono essere registrati dalle stazioni, dalle fermate e dai posti di linea sul protocollo telefonico mod. M. 100c e dal Dirigente Unico sul mod. M. 100*d*/DU. Il Servizio Movimento può peraltro disporre, per semplificare le scritturazioni da parte del Dirigente Unico, l'adozione di altri tipi di moduli (schede di circolazione e di effettuazione, listini per fonogrammi multipli, ecc.), stabilendone le caratteristiche e le modalità per l'uso. Le corrispondenze da registrare sul protocollo devono essere scritte cronologicamente una di seguito all'altra e contrassegnate da un numero progressivo che, per i posti di linea, sarà seguito da un altro non progressivo di due cifre; soltanto le notizie di carattere puramente informativo possono non essere registrate;

e) i fonogrammi devono essere trasmessi lentamente e chiaramente, in modo che dai posti riceventi possano essere scritti parola per parola, mentre si ricevono;

f) il posto trasmittente inizia la comunicazione telefonica indicando il numero che il fonogramma ha nel suo protocollo e la termina indicando l'ora in cui detta comunicazione viene effettuata, facendola seguire dalla firma e dalla parola «*fine*»;

g) il posto ricevente deve ripetere il fonogramma che ha scritto e per ultimo indicare al posto trasmittente il numero che il fonogramma viene ad avere nel suo protocollo, facendolo seguire dalla parola «fine»;

h) il posto trasmittente scriverà tale numero alla fine del fonogramma già scritto, in prova dell'avvenuta sua trasmissione. Detto posto deve sempre procurarsi tale numero, senza di che dovrà considerare il fonogramma non trasmesso;

i) ogni scambio di fonogramma deve essere chiuso con la parola " fine " pronunciata dal Dirigente Unico.

5. - I protocolli M. 100-c delle stazioni rette da Aiutante delle Fermate, vengono inviati dal D.U. di giurisdizione e dovranno essere restituiti, appena ultimati, ai rispettivi D.U. i quali, dopo aver eseguito le verifiche di competenza, provvederanno alla loro custodia per la durata di un anno, oltre quello di utilizzazione, raggruppati in ordine di data.

ART. 6

Segnali di protezione

1. - La posizione normale dei segnali di protezione delle stazioni, anche se rette da aiutanti, è quella di via impedita.

Nelle fermate la posizione normale dei segnali di protezione è quella di via libera, però se i segnali stessi devono servire anche alla protezione di passaggi a livello o sono comunque collegati con la manovra delle barriere di un passaggio a livello, essi devono essere tenuti normalmente a via impedita.

2. - L'aiutante (od eventualmente l'addetto) deve di propria iniziativa disporre tempestivamente a via libera i

segnali di protezione per il ricevimento dei treni, salvo quanto è diversamente stabilito dagli articoli 19 e 20 per i casi di precedenza e d'incrocio, e, naturalmente, dopo aver chiuso i passaggi a livello eventualmente esistenti.

L'apertura dei segnali dovrà avvenire in base all'orario dei treni, a meno che non sia stato dal Dirigente Unico comunicato che il treno viaggia in ritardo od in anticipo sul proprio orario.

Spetta pure all'aiutante (o all'addetto) di rimettere il segnale di protezione a via impedita non appena possa rilevare che sia stato oltrepassato dal treno in arrivo. Il capotreno, al suo giungere in stazione, deve controllare che a ciò sia stato provveduto.

3. – L'aiutante (o l'addetto), appena si manifesti qualche guasto od anormalità nel funzionamento dei segnali fissi, dovrà informarne il Dirigente Unico.

Se il segnale guasto può essere messo a via impedita, si dovrà metterlo e mantenerlo in tale posizione attenendosi a quanto prescritto dal Regolamento sui segnali per far avanzare i treni oltre il segnale guasto.

Il Dirigente Unico potrà prescrivere a ciascun treno di non rispettare il segnale guasto a via impedita fermando prima di impegnare il primo deviatoio per essere successivamente fatto avanzare con le modalità dell'art. 49/4 del Regolamento sui segnali. Prima di impartire il relativo ordine il Dirigente Unico dovrà informare l'aiutante (o l'addetto) interessato con apposito dispaccio.

(Disp.46/2007)

Se il segnale guasto è rimasto invece a via libera e non può essere messo a via impedita, dovrà essere sostituito con segnale a mano. Però se il Dirigente Unico ha potuto informare dell'anormalità i treni interessati ed avvertire l'aiutante (o l'addetto) delle prescrizioni fatte, quest'ultimo potrà limitarsi a mantenere esposto un segnale di arresto a mano a m. 100 dallo scambio di ingresso dal lato del segnale guasto, sostituendolo, di volta in volta, con segnale verde per il ricevimento dei treni.

4. - Soppresso.

ART. 7

Deviatoi - Serrature centrali - Chiavi di comando

1. - Nelle stazioni rette da aiutanti i deviatoi posti sui binari di circolazione devono restare normalmente disposti ed assicurati mediante fermascambi di sicurezza per il ramo più corretto o, in sua mancanza, per il binario prestabilito.

I deviatoi dei binari secondari devono essere normalmente tenuti nella posizione prefissata e che offre la maggiore sicurezza per l'esercizio, in modo da evitare fughe di veicoli sui binari di circolazione.

Alle disposizioni di cui sopra può farsi eccezione in casi particolari stabiliti dagli Uffici dell'esercizio.

I lavori di pulizia, di lubrificazione e di piccola manutenzione dei deviatoi dovranno essere effettuati secondo le norme emanate in sede compartimentale.

2. - Le chiavi che non sono imprigionate nei fermascambi quando i deviatoi sono assicurati in posizione normale, sono in ogni stazione vincolate in apposita serratura centrale, dalla quale non possono essere estratte se prima non viene introdotta e girata nella relativa toppa la chiave di comando.

3. - L'ufficio del Dirigente Unico dovrà essere provvisto di un registro dove siano indicate le singole chiavi di comando delle serrature centrali in dotazione all'ufficio stesso e quelle in consegna agli aiutanti nonchè le chiavi di riserva dei fermascambi e di comando di ciascuna stazione retta da aiutante. Sul registro dovrà essere riportata ogni variazione nella consistenza delle chiavi.

4. - La chiave di comando della serratura centrale è data in consegna all'aiutante il quale dovrà custodirla in cassaforte.

Il servizio dei deviatoi nelle stazioni rette da aiutante è affidato ai capitreno ai quali gli aiutanti dovranno, a richiesta, consegnare la chiave di comando.

Anche gli aiutanti potranno, in assenza del capotreno o di altro agente autorizzato, far uso delle chiavi dei fermascambi, però solo in seguito ad ordine od autorizzazione del Dirigente Unico e per il servizio da questi di volta in volta ordinato od autorizzato.

È però lasciato all'iniziativa dell'aiutante l'uso delle chiavi nei casi di veicoli in fuga o di altra anormalità che renda necessaria l'immediata manovra dei deviatoi. L'aiutante dovrà informarne subito il Dirigente Unico.

Prima di svincolare le chiavi degli scambi dalla serratura centrale l'aiutante dovrà sempre assicurarsi che i segnali di protezione si trovino a via impedita.

Tutte le volte che l'aiutante debba fare uso delle chiavi dei fermascambi dovrà, appena cessato il bisogno, rimetterle in serratura e vincolarle col ritiro e custodia della chiave di comando.

5. - L'aiutante ha pure in consegna, come riserva, una chiave di comando della serratura centrale ed una serie di chiavi dei fermascambi, debitamente piombate.

Quando si rendesse eccezionalmente necessario l'uso di una chiave di riserva, l'aiutante dovrà, se possibile, procurarsi il preventivo benestare del Dirigente Unico e farne annotazione sul registro di consegna. Analoga annotazione dovrà essere fatta dal Dirigente Unico sul registro delle chiavi di cui al comma 3.

Per il ripristino della riserva e per la ripiombatura provvederà il Dirigente Unico attenendosi alle norme generali vigenti in materia.

6.- Quando, per guasto del fermascambio, non sia possibile assicurare un deviatoio nella posizione voluta, deve essere dato immediato avviso al Dirigente Unico ed il ricevimento dei treni interessati deve avvenire in ogni caso con il segnale che protegge il deviatoio suddetto a via impedita.

Il Dirigente Unico, ricevuto l'avviso, deve disporre perché i treni che incontrano di punta il deviatoio stesso si fermino prima di impegnarlo, e, nel caso che l'avviso

suddetto non possa essere dato tempestivamente al Dirigente Unico, vi dovrà provvedere l'aiutante esponendo un segnale d'arresto a mano a 100 metri dallo scambio non assicurato.

Dopo la fermata del treno prima del deviatoio, il capotreno si accerterà della regolare posizione dello stesso ordinando quindi verbalmente al macchinista di avanzare con cautela.

ART. 8

Visita ai deviatoi da parte dell'aiutante

L'aiutante di movimento deve eseguire la visita agli impianti secondo i criteri e le modalità stabilite dall'art. 14 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori. Deve inoltre ripetere tale visita ogni qualvolta siano siate eseguite manovre oppure siano stati effettuati incroci o precedenze; ciò s'intende prima dell'arrivo o passaggio di altri treni.

Di eventuali anormalità deve dare immediato avviso al Dirigente Unico e in caso che le stesse riguardino un deviatoio attenersi a quanto stabilito dall'art. 7 comma 6.

Durante le suddette visite l'aiutante deve far presenziare il telefono da altro personale di stazione, se presente, con l'incarico di renderlo subito informato nel caso di una chiamata telefonica.

(Disp. 5/2001)

Qualora nell'impianto presta servizio il solo aiutante, questi prima di recarsi ad eseguire la visita deve ricevere il benestare verbale dal Dirigente Unico e provvedere a chiudere a chiave la porta del proprio ufficio. Al suo rientro dovrà annunciarsi al Dirigente Unico.

ART. 9

Registro di consegna, Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento e foglio di corsa

1. - Ogni stazione retta da aiutante deve essere provvista di apposito registro di consegna M.55c in cui devono essere segnati i treni straordinari, supplementari e periodici (secondo quanto dispone il successivo art. 15 comma 7) che vengono effettuati ed i treni soppressi (articoli 15, 16 e 17).

Sul registro stesso devono anche essere riportate nella apposita colonna le annotazioni relative all'eccezionale uso della chiave di scorta di comando della serratura centrale e delle chiavi di riserva.

Quando la reggenza di un dirigente locale sia precaria, alla ripresa del servizio con aiutante, il dirigente cessante deve provvedere, come di norma, alla consegna scritta sul mod. M. 55c.

2. - I riepiloghi ed i relativi moduli delle prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da una stazione retta da aiutante devono essere compilati in tempo utile dai capitreno in base alle comunicazioni che riceveranno dal Dirigente Unico.

Nel caso di locomotiva isolata non scortata da agenti del movimento tale obbligo spetta al macchinista. Ciascuna

stazione retta da aiutante è provvista di una serie di fascicoli mod. M. 1, M. 3, M. 4 ed M. 40 da custodire in cassaforte e da consegnare al capotreno o macchinista in caso di bisogno.

Il macchinista nel compilare detti moduli dovrà annullare il secondo tagliando e riportare la prescrizione nel primo tagliando e nella relativa matrice.

3. Il foglio di corsa, anche nelle parti di spettanza del dirigente locale in base alle comunicazioni che riceveranno dal Dirigente Unico, ed i moduli di prescrizioni tecniche riguardanti i treni che hanno origine da una stazione retta da aiutante devono essere compilati in tempo utile dai capitreno.

Nel caso di locomotiva isolata non scortata da agenti del movimento tale obbligo spetta al macchinista.

ART. 10

Partenza e arrivo dei treni

1. - Nessun treno può partire dalla stazione in cui ha origine senza il benestare del Dirigente Unico.

All'uopo il dirigente locale od il capotreno se la stazione stessa è retta da aiutante, deve, cinque minuti prima dell'ora prescritta dall'orario per la partenza del treno, avvisare il Dirigente Unico con la formula:

TRENO ..... PRONTO ORARIO – *oppure:* PRONTO PARTIRE ORE ..... *(ora presunta di partenza).*

Il Dirigente Unico, se nulla si oppone alla partenza del treno, accorda il benestare con la formula:

NULLA OSTA PARTENZA TRENO .....

premettendo ove occorra:

DOPO ARRIVO VOSTRA STAZIONE TRENO ..... *(incrociante).*

2. - Analogo benestare occorre in ogni caso per la partenza di un treno dalla stazione di comunicazione fra due sezioni contigue di Dirigente Unico. In tal caso però se la stazione di comunicazione è retta da dirigente locale il Dirigente Unico della sezione dalla quale il treno proviene deve trasmettere a detto dirigente locale le eventuali prescrizioni di incrocio o di precedenza con i treni straordinari o supplementari che fossero state praticate al treno, in modo da mettere tale dirigente locale in grado di darne conferma al Dirigente Unico della sezione contigua con la richiesta di benestare alla partenza come prescritto dal successivo art. 15 comma 4.

Se invece la stazione di comunicazione è retta da aiutante, il Dirigente Unico della sezione dalla quale il treno proviene deve chiedere in tempo utile il benestare al Dirigente Unico della sezione contigua, confermandogli gli eventuali incroci e precedenze con treni straordinari o supplementari. Il relativo fonogramma di benestare deve essere trasmesso oltrechè al Dirigente Unico che lo ha richiesto, anche all'aiutante della stazione di comunicazione in modo da non causare ritardo al treno. Il capotreno

prima di partire da detta stazione deve prendere visione del fonogramma di benestare per la partenza del proprio treno ricevuto dall'aiutante e controfirmarlo.

3. - Il benestare di cui al comma 1 deve essere richiesto in qualsiasi stazione di precedenza normale od anormale per il treno che ha ceduto il passo.

4. - Nelle stazioni intermedie, quando non si siano effettuate precedenze, i treni sono licenziati d'iniziativa dei dirigenti locali o dei capitreno all'ora prescritta dall'orario, salvo contraria disposizione dell'Ufficio Movimento o,in caso di mancanza del giunto, del Dirigente Unico.

Questi deve intervenire, se occorre, per far anticipare o ritardare la partenza, in relazione alle esigenze della circolazione e del servizio.

il Dirigente Unico non deve lasciare partire un treno da una stazione se non ha ricevuto dalla stazione dove il treno stesso ha la prima fermata con controfirma del giunto (art. 11) o con richiesta di benestare (comma 1), l'avviso mediante il fonogramma del giunto che il treno precedente è arrivato o transitato completo.

Quando il Dirigente Unico prevede di non poter ricevere in tempo tale fonogramma di giunto, deve invitare l'aiutante a far presentare al telefono il capotreno del treno successivo appena arrivato in stazione, per vincolarne la partenza al proprio nulla osta.

5. - I dirigenti locali ed i capitreno dovranno informare, per norma, il Dirigente Unico dei prevedibili ritardi nella partenza dei treni.

6. - Il macchinista dei treni aventi fermata deve sempre considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita nelle stazioni di diramazione, di passaggio dal doppio al semplice binario, termine di corsa e capotronco.

7. - Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da un'indicazione d'incrocio o di precedenza quando l'uno o l'altra venga a mancare.

In tale caso la soppressione di fermata è implicita nell'ordine di spostamento o nell'avviso di annullamento per soppressione di treni dell'incrocio o della precedenza.

ART. 11
Fonogrammi di partenza, di giunto, di ordini e di prescrizioni di movimento

1. - Il Dirigente Unico deve essere informato delle ore di partenza dei treni dalle singole stazioni mediante il fonogramma di partenza e delle ore di arrivo mediante il fonogramma di giunto.

il fonogramma di partenza (1), ed il fonogramma di giunto (2), devono essere scritti, firmati e trasmessi per ogni treno

(1) TR..... ORARIO, *oppure* ORE..... *(ora effettiva di partenza).*

(2) TR..... GIUNTO *(oppure* TRANSITATO) ORE.... *(ora effettiva di arrivo o di transito).*

dal dirigente locale oppure dall'aiutante di tutte le stazioni.

Il fonogramma del giunto, per i treni che hanno fermata, deve comunque essere trasmesso al Dirigente Unico prima che il treno riparta dalla località e nelle stazioni rette da aiutante il capotreno, prima di licenziare il treno, deve accertarsi che il giunto del proprio treno sia stato regolarmente trasmesso dall'aiutante al Dirigente Unico prendendo visione dal protocollo del numero di controllo comunicato dal Dirigente Unico stesso in segno di ricezione del relativo fonogramma. Il capotreno deve poi controfirmare il fonogramma stesso.

Con annotazione nell'orario di servizio o con prescrizione data di volta in volta dal Dirigente Unico, il capotreno può per determinate stazioni, esere esonerato da tale obbligo. L'esonero dalla controfirma del giunto previsto in orario per un determinato treno non è valido per gli eventuali supplementari, il cui capotreno deve sempre controfirmare il giunto nelle stazioni rette da aiutante nelle quali ha fermata salvo ordine in contrario del Dirigente Unico.

Il Dirigente Unico ha facoltà di trasmettere all'aiutante di un'opportuna stazione il fonogramma di esonero dalla controfirma del giunto; in tale caso l'aiutante provvederà ad esibire il protocollo M. 100*c* al capotreno interessato che controfirmerà il fonogramma stesso.

2. - Gli ordini e le prescrizioni di movimento non compresi nell'orario generale di servizio e che riguardano la circolazione ed il servizio dei treni, devono dal Dirigente Unico essere comunicati direttamente al capotreno, che deve

trascriverli nel protocollo telefonico, riportarli nei moduli M. 1, M. 3, M. 4 od M. 40, consegnandone copia al macchinista dal quale ritirerà firma.

3. - Analogamente tutte le comunicazioni fra Dirigente Unico ed aiutante od addetto circa la manovra dei segnali, l'uso della chiave di comando della serratura centrale, il movimento dei carri, le prenotazioni per i carichi, la ripartizione dei vuoti, le notizie inerenti al servizio di gestione ed ogni altra notizia che interessi comunque il servizio di stazione dovranno svolgersi per telefono con le modalità stabilite nell'art. 5.

ART. 12
Grafico reale

Il Dirigente Unico traccia sull'apposito foglio il grafico del reale andamento dei treni, in base alle comunicazioni che riceve dai singoli posti, segnando i treni ordinari con tratto continuo, quelli straordinari con linea tratteggiata. Dovrà poi usare:

- per i treni con viaggiatori la matita nera;
- per i treni merci la matita blu;
- per i treni costituiti da sola locomotiva e per i carrelli la matita rossa.

Il tempo reale di sosta in ogni stazione, quando sia superiore ai 5 minuti, deve essere segnato sulla orizzontale corrispondente alla stazione con una linea dello stesso colore usato per l'indicazione del treno.

Per i due treni che sostano contemporaneamente in stazione, quando occorra indicare il tempo di sosta, le tracce sul grafico reale saranno segnate per uno dei treni nel modo anzi indicato e per l'altro al disopra della linea corrispondente alla stazione.

Sul grafico reale compilato dal Dirigente Unico deve essere esposto il numero dei minuti che ciascun treno ha di ritardo o di anticipo, segnandone la cifra di fianco al trattino verticale che precisa il minuto. Tale cifra deve essere preceduta dal segno + nel caso di ritardo e dal segno — nel caso di anticipo. È perciò indispensabile che il Dirigente Unico abbia sempre davanti a sè un grafico dell'orario in vigore sulla linea.

Le anormalità di servizio e la motivazione dei ritardi subiti dai treni devono essere man mano indicate dal Dirigente Unico nell'apposito quadro del grafico, in modo che in qualunque momento si possa rilevare a colpo d'occhio la precisa situazione del servizio della linea e la causa dei perturbamenti.

Per i casi più gravi il Dirigente Unico dovrà compilare apposito rapporto.

Il Dirigente Unico, all'atto in cui prende o lascia il servizio, deve indicare nell'apposita sede del grafico l'ora precisa.

Il Dirigente unico è responsabile di ogni mancata indicazione, specificazione o rapporto delle anormalità verificatesi nel turno di servizio.

Il Dirigente Unico deve giornalmente inviare il grafico all'Ufficio Movimento.

ART. 13

Interruzione del funzionamento del telefono

1. - Se per qualsiasi ragione venisse a mancare il funzionamento del telefono, spetta al capotreno di adottare di propria iniziativa, nelle località non presenziate da dirigente locale oppure in linea, le disposizioni per il distanziamento dei treni ed i provvedimenti in caso di arresto in linea e di praticare le necessarie prescrizioni al personale di macchina.

Nelle stazioni rette da dirigente locale al distanziamento dei treni ed a praticare le prescrizioni necessarie deve provvedere il detto dirigente.

1bis. - In caso di mancato funzionamento dei collegamenti telefonici fra una stazione ed il Dirigente Unico dopo un periodo di sospensione dal servizio, tutti i Capitreno debbono essere avvisati, con mod. M. 40, che manca la conferma di chiusura da parte degli addetti ai passaggi a livello non protetti da segnale, fino all'attigua stazione presenziata; a tale scopo i treni non aventi fermata debbono essere arrestati con le modalità prescritte.

I Capitreno interessati ed i dirigenti nelle stazioni a dirigenza locale, fino al ripristino delle comunicazioni, debbono prescrivere ai treni, nella situazione predetta, marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. non protetti da segnale fino all'attigua stazione presenziata.

2. - In caso di guasto delle comunicazioni, devono essere osservate le seguenti norme per l'inoltro dei treni.

a) Se il treno deve essere licenziato a seguito di altro treno nello stesso senso, per la sua partenza occorrerà attendere un intervallo di 10 minuti dall'ora presumibile di arrivo del treno precedente nella successiva stazione, escludendo la possibilità di recupero e tenendo conto degli eventuali perditempi di cui il capotreno o il dirigente locale siano a conoscenza. Al treno così licenziato deve essere praticata la seguente prescrizione:

"Telefono non funziona. Mancando via libera rispetto treno ..... che può essere fermo in linea, marcia a vista da ..... a ..... ed in arrivo in quest'ultima stazione."

b) Se il treno deve essere licenziato dopo l'arrivo di altro treno in senso opposto, per la sua partenza non occorrerà attendere alcun intervallo di tempo. Al treno così licenziato deve essere praticata la seguente prescrizione:

"Telefono non funziona. Marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione ed in arrivo nella stazione di ....."

3. - Gli aiutanti sono ugualmente tenuti a scrivere nel protocollo il testo del fonogramma di giunto o di partenza, come se potessero trasmetterli. A fianco dei fonogrammi non trasmessi e precisamente in corrispondenza delle colonne relative alla data ed alle ore di trasmissione, devono esporre la parola "Interruzione".

4. - I treni devono mantenere gli incroci nelle stazioni in cui erano stabiliti prima dell'interruzione telefonica e arrestarsi nelle stazioni in cui non hanno prescritta la fermata, anche se disabilitate (art. 27) per accertare l'eventuale funzionamento del telefono.

5. - Interrompendosi il telefono non è ammessa l'anticipazione di corsa sull'orario ed i treni in corsa, eventualmente in anticipo, non dovranno proseguire dalla prossima stazione di fermata prima dell'orario.

6. - In caso d'impresenziamento o disabilitazione non notificati di una stazione, il capotreno, se non può mettersi in comunicazione telefonica col D.U. per guasto od inaccessibilità del telefono, non deve far proseguire il treno oltre la stazione medesima.

Egli tuttavia deve cercare di stabilire al più presto, con qualsiasi altro mezzo possibile, le necessarie comunicazioni col D.U. per consentire il proseguimento del treno.

ART. 14

Manovre e stazionamento veicoli

1. - Le manovre nelle stazioni rette da aiutante sono autorizzate dal Dirigente Unico dopo avere adottato, occorrendo, le cautele prescritte dal Regolamento per la circolazione dei treni.

Alla protezione, dirigenza ed esecuzione delle manovre dovrà provvedere il capotreno coaudivato dal personale di scorta del treno e, occorrendo, dal personale abilitato addetto alla stazione retta da aiutante. Quest'ultimo potrà essere utilizzato, sotto la sorveglianza del capotreno, per la manovra dei deviatoi e per la congiunzione ed il distacco dei veicoli.

La richiesta del capotreno e l'autorizzazione del Dirigente Unico per l'esecuzione delle manovre possono di norma essere fatte con semplice comunicazione telefonica. Quando però le manovre stesse presentino particolari difficoltà o interessino la circolazione di altri treni si dovrà a ciò provvedere con regolari fonogrammi.

2. - Il capotreno che ha eseguito manovre in una stazione retta da aiutante dovrà, prima di licenziare il treno, disporre ed assicurare i deviatoi nella loro posizione normale, risultante dal piano schematico, introdurre e girare le chiavi del fermascambi nella serratura centrale estraendo la chiave di comando e consegnandola all'aiutante. Dovrà inoltre assicurarsi che i deviatoi dei binari secondari ed i

I capitreno, riscontrando guasti od alterazioni al regolare funzionamento dei deviatoi, dovranno darne immediato avviso al Dirigente Unico.

Partito il treno l'aiutante dovrà, con il fonogramma di partenza, confermare al Dirigente Unico che la chiave di comando è stata rimessa in cassaforte.

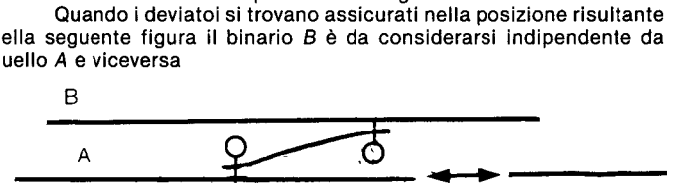
3.

Agli effetti del presente comma è da ritenersi indipendente un binario o fascio di binari che immetta mediante comunicazione (1) su un binario di circolazione quando i deviatoi della comunicazione siano assicurati con fermascambio nella posizione dovuta e, cioè, non per la comunicazione.

---

(1) La comunicazione fra due binari si ottiene mediante due deviatoi riuniti da un tratto più o meno lungo di binario.

Quando i deviatoi si trovano assicurati nella posizione risultante nella seguente figura il binario *B* è da considerarsi indipendente da quello *A* e viceversa



4. - I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità previste dalle Istruzioni di servizio.

I deviatoi 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.

Ad eccezione degli impianti in cui la manovra è affidata al personale del Gestore dell'Infrastruttura, lo stazionamento dei rotabili è di esclusiva competenza delle Imprese Ferroviarie.

5. - *Soppresso.*

ART. 15

Effettuazione dei treni straordinari e dei treni periodici

1. - I treni straordinari possono essere effettuati dal Dirigente Unico senza l'autorizzazione del Capo Reparto Territoriale Movimento.

L'effettuazione di uno straordinario deve essere, di regola, annunciata a tutte le stazioni dipendenti dal Dirigente Unico rette da dirigente locale o da aiutante anche se non percorse dallo straordinario, nonchè ai posti intermedi e di linea interessati. Quando speciali condizioni di esercizio lo consigliassero, le Unità periferiche interessate possono limitare l'estensione dell'annuncio soltanto a determinate stazioni che dovranno essere esplicitamente indicate.

Ai passaggi a livello presenziati ed ai cantieri di lavoro che si fossero inseriti sul circuito telefonico ed annunciati al Dirigente Unico, l'avviso dell'effettuazione di uno straordinario che li interessi deve essere dato in ogni caso.

2. - Gli aiutanti, ricevuta l'effettuazione di un treno straordinario, devono scritturarla sul registro Mod. M. *55c* e darne poi subito conferma al Dirigente Unico indicando anche gli eventuali incroci che il treno stesso ha nella propria stazione.

All'uopo dovrà adottare la seguente formula:

REGISTRATA EFFETTUAZIONE OGGI (DOMANI) .....

TRENO..... STRAORDINARIO DA..... A ..... CHE

INCROCIA A ..... TRENO.....

I dirigenti locali devono confermare l'effettuazione al Dirigente Unico con le formule stabilite dal Regolamento per la circolazione dei treni.

2*bis*. - Il Dirigente Unico, dopo avere ricevuto tutte le necessarie conferme ed avere notificato ai posti intermedi e di linea l'effettuazione dello straordinario, deve comunicare al dirigente locale della stazione d'origine che lo straordinario stesso è stato regolarmente annunciato e confermato.

Se la stazione d'origine è retta da aiutante, la comunicazione stessa viene data a quest'ultimo che deve farne prendere visione al capotreno dello straordinario.

In mancanza della comunicazione di cui sopra o di altra specifica istruzione, il dirigente locale o il capotreno non deve mettere in circolazione lo straordinario.

3. - Spetta al Dirigente Unico di richiedere la locomotiva ed il personale di scorta ; di provvedere ai prescritti

avvisi (1) ai treni interessati già in viaggio ed a quelli aventi origine da una stazione retta da aiutante (art. 11 comma 2)

Il capotreno che riceve gli avvisi deve comunicarli al macchinista con Mod. M. 4 od M. 40 e nel caso di avviso di incrocio, darne conferma al Dirigente Unico (2).

4. - Le stazioni rette da dirigente locale, capotronco o di origine dei treni che interessano lo straordinario, devono provvedere di loro iniziativa all'avviso ai treni interessati, dandone conferma al Dirigente Unico unitamente al fonogramma di richiesta di benestare alla partenza (3).

In caso di omissione dell'avviso da parte del dirigente locale, dovrà provvedere il Dirigente Unico.

5. - Le stazioni rette da dirigente locale, anche se non tenute a provvedere di loro iniziativa all'avviso di effettuazione dello straordinario ai treni interessati, dovranno ugualmente assicurarsi che i treni aventi in esse fermata abbiano regolare avviso dello straordinario e, occorrendo, provvedervi esse stesse.

(1) *Incrociate (precedete o vi precede) a..... tr..... straordinario.....* (stazione di origine)..... (stazione termine di corsa).
Nel caso di incrocio completare il fonogramma con la parola *confermate.*

(2) TRASCRITTO NEL MOD. M. 4 N. ..... E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE INCROCIO A ..... CON TRENO ..... STRAORDINARIO DA..... A .....— CAPOTRENO..... *(Numero del treno e firma).*

(3) TRENO..... PRONTO ORARIO *(oppure:* PRONTO A PARTIRE ORE..... *(ora presunta di partenza)* AVVISATO INCROCIARE (PRECEDERE) TRENO..... A..... *(oppure:* CHE SARÀ PRECEDUTO DA TRENO..... A.....*).*

6 - Sulle linee a semplice binario il Dirigente Unico deve ordinare al capotreno del treno che viene a circolare prima di uno straordinario, possibilmente quello immediatamente precedente, di esporre dal bagagliaio il segnale di arresto a mano al personale ed ai treni in direzione opposta nelle stazioni del tratto che deve percorrere lo straordinario stesso e che non ne avessero ancora confermata l'effettuazione prescrivendo la fermata nelle stazioni dove non l'avesse d'orario. Il dirigente locale o l'aiutante rilevando detto segnale d'arresto, dovrà subito provocare le comunicazioni del caso dal Dirigente Unico e, se il telefono fosse interrotto, chiederle al capotreno; l'aiutante dovrà pure eseguire la prescritta scritturazione sul Mod. M. *55c.*

Se la stazione retta da aiutante, al momento in cui fu diramato l'annunzio dello straordinario, fosse disabilitata, il Dirigente Unico dovrà prescrivere al predetto capotreno di scritturare direttamente l'effettuazione dello straordinario sul Mod M. *55c* della stazione stessa e di dargliene conferma. Se all'atto in cui l'aiutante riassume servizio, lo straordinario non fosse ancora passato, il Dirigente Unico dovrà richiamare l'attenzione dell'aiutante su tale effettuazione.

7. - Per i treni periodici l'aiutante dovrà registrare l'effettuazione sul Mod. M. *55c* tutti i giorni in cui gli stessi circolano e darne conferma al Dirigente Unico.

8. - Le due stazioni limitrofe al tratto di lavoro di un treno materiale, durante l'occupazione del tratto stesso devono tenere esposto un segnale d'arresto rivolto verso il F.V. e collocato al deviatoio estremo dal lato del binario occupato o in mancanza a m. 300 dall'asse del F.V. Nelle stazioni rette da aiutante l'esposizione di detto segnale dovrà essere regolata dal Dirigente Unico.

9. - Nelle stazioni rette da aiutante, siano esse di origine o intermedie di fermata, i capitreno, prima di partire, devono prendere cognizione delle indicazioni esistenti sui registri di consegna (Mod. M. *55c*) per rilevare i treni straordinari e supplementari annunciati, i treni periodici ed i treni soppressi ed in quella precedente la stazione d'incrocio devono inoltre apporre la loro firma di fianco all'indicazione del treno straordinario, supplementare o periodico da incrociare.

ART. 16

Effettuazione treni supplementari a seguito

Per i treni supplementari a seguito si applicano le norme stabilite per i treni straordinari (articolo precedente) per quanto riguarda l'annuncio alla linea, le scritturazioni sul Mod. M. *55c* e l'avviso ai treni interessati.

Mancando la conferma di un treno supplementare da parte di qualche stazione, anche se retta da dirigente locale, il Dirigente Unico dovrà attenersi a quanto prescritto dal Regolamento per la circolazione dei treni.

ART. 17

Soppressione treni

L'annuncio e l'avviso ai treni interessati della soppressione di treni devono essere dati con le norme stabilite per l'effettuazione di treni straordinari.

L'avviso ai treni interessati, per incroci e precedenze, deve essere dato anche per le soppressioni prescritte dall'orario di servizio e l'aiutante di movimento deve registrare, di propria iniziativa, tali soppressioni sul modulo M. *55c* e darne conferma al Dirigente Unico.

ART. 18

Anticipazione dei treni sul proprio orario

1. - Sulle linee esercitate con Dirigente Unico è ammesso che un treno possa giungere, transitare o partire in anticipo sul proprio orario, con l'osservanza delle norme stabilite dal Regolamento per la circolazione dei treni.

Spetta al Dirigente Unico, ogni qual volta non ostino ragioni di servizio, di provvedere per l'anticipazione di corsa dei treni con le modalità previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.

2. - Nel caso di un treno in anticipo che avanza oltre la stazione di incrocio, il Dirigente Unico dovrà conformarsi alle disposizioni dell'art. 20.

3. - *Soppresso.*

4. - Quando non riuscisse possibile avvisare dell'anticipo una stazione od un posto intermedio o della linea, l'anticipo stesso non può aver luogo.

ART. 19

Precedenze

1. - Nelle stazioni rette da aiutante, in caso di precedenze sia normali che anormali, entrambi i treni devono arrestarsi e il macchinista del treno che prende il passo deve ridurre la velocità a 30 km/ora sugli scambi di ingresso.

Per le indicazioni in orario delle precedenze normali valgono le norme del Regolamento per la circolazione dei treni. Però per le precedenze previste in orario nelle stazioni rette da aiutante sull'orario del treno che prende il passo

deve essere riportata, con richiamo in corrispondenza della stazione di precedenza, l'annotazione:

Treno..... precede treno..... a.....

2. - Nelle stazioni rette da aiutante spetta al capotreno che arriva per primo di disporre e di assicurare i deviatoi per il passaggio del treno che prende il passo e, dopo essersi accertato che nulla si oppone al ricevimento del treno stesso, di ordinare all'aiutante di manovrare a via libera il segnale di protezione.

Lo stesso capotreno, affettuata la precedenza, dovrà disporre ed assicurare gli scambi nella posizione normale, risultante dal piano schematico, introdurre e girare le chiavi dei fermascambi nella serratura centrale estraendo la chiave di comando e consegnandola all'aiutante. Questi dovrà poi col fonogramma di partenza confermare al Dirigente Unico che la chiave di comando è stata rimessa in cassaforte.

Per la manovra dei deviatoi il capotreno potrà utilizzare, occorrendo, anche il personale abilitato addetto alla stazione.

3. - Delle precedenze anormali devono essere avvisati entrambi i treni (1). L'avviso al treno che prende il passo deve essere dato possibilmente in stazione precedente a

(1) *Vi precede da ..... tr.....*(aggiungendo se del caso: *già.avvisato).*
- Precedete da ..... a..... tr.....

quella nella quale è stata fissata la precedenza. Dell'avvenuto avviso il Dirigente Unico dovrà informare il dirigente locale o, nelle stazioni rette da aiutante, il capotreno del treno che cede il passo completando opportunamente le formule (2) od (1); in mancanza di tale comunicazione il dirigente o il capotreno anzidetti dovranno ritenere il treno non avvisato.

Nelle stazioni rette da aiutante il treno che non risulti avvisato dovrà essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione, qualora non abbia fermata nella stazione o debba essere ricevuto in binario deviato.

ART. 20

Incroci

1 - Nelle stazioni di incrocio i treni devono sempre arrestarsi, anche se non hanno indicata o prescritta la fermata. In quelle rette da aiutante il treno che entra per primo viene sempre ricevuto sul binario di corsa o, in sua mancanza, su quello prestabilito.

1 *bis* - Sulle linee a dirigenza unica il personale dei treni interviene sempre nel controllo degli incroci.

---

(1) *Vi precede da..... tr.....* (aggiungendo se del caso: *già avvisato).*

- Precedete da ..... a ..... tr. .....

(2) TRENO ..... PRECEDE TRENO..... DA .....*(aggiungendo se del caso:* TRENO .....GIÀ AVVISATO*).*

Gli incroci devono essere indicati in orario con le norme stabilite dal Regolamento per la circolazione dei treni, allegato II, con le seguenti varianti:

- Caso *b)* dell'allegato II al Regolamento per la circolazione dei treni. L'incrocio deve essere indicato anche nell'orario del treno 1, salvo il caso che si tratti di stazione di diramazione, di passaggio fra il doppio ed il semplice binario, o capotronco.

- Caso *c)* dell'allegato II al Regolamento per la circolazione dei treni. L'incrocio al treno 2, deve essere indicato nell'intervallo di 60 minuti rispetto anche all'ora di arrivo del treno 2.

2. - L'aiutante della stazione di incrocio deve, di propria iniziativa, assicurarsi in tempo debito che i segnali di protezione siano a via impedita.

Il Dirigente Unico, prima che avvenga la partenza dei treni incrocianti dalle due stazioni limitrofe a quella di incrocio, deve ordinare all'aiutante di questa di predisporre gli scambi per il ricevimento dei treni stessi con la formula:

PER INCROCIO TRENI ..... DISPONETE SCAMBI PER INGRESSO TR.....*(secondo)* IN..... BINARIO.

Questo ordine non dovrà essere dato quando il primo treno debba effettuare manovre o cedere il passo ad altro treno prima dell'incrocio.

3. - La manovra a via libera del segnale di protezione per il treno da riceversi per primo è fatta dall'aiutante in seguito ad ordine del Dirigente Unico (1).

---

(1) APRITE SEGNALE AL TRENO.....

(Disp. 46/2007)

Per il secondo treno è fatta pure dall'aiutante, ma in seguito ad ordine del capotreno del treno già ricoverato. Questi prima di dare tale ordine deve accertarsi che i deviatoi interessanti il percorso del treno atteso siano stati regolarmente disposti ed assicurati, ritirando all'uopo dall'aiutante le chiavi dei relativi fermascambi e deve verificare che nulla si opponga all'ingresso del treno stesso.

In caso d'interruzione del telefono, l'aiutante si limiterà ad aprire il segnale al treno che si presenta per primo. Provvederà il capotreno in arrivo a dare disposizioni per il ricevimento del secondo treno.

3*bis* - Nell'entrare nelle stazioni d'incrocio il macchinista deve ridurre la velocità a 30 km/ora sugli scambi d'ingresso.

4. - *Soppresso.*

5. - Il capotreno, prima di partire dalla stazione di incrocio retta da aiutante, deve controfirmare sul protocollo telefonico il giunto del treno o dei treni incrocianti trasmesso dall'aiutante al Dirigente Unico.

6. - Alla manovra ed all'assicurazione dei deviatoi per la partenza dei treni dalla stazione d'incrocio dovrà di massima provvedere il personale del treno ricevuto per primo; il capotreno può utilizzare, occorrendo, anche il personale abilitato della stazione.

Il capotreno del treno ricevuto per primo darà il benestare per la partenza del treno incrociante od ordinerà la partenza del proprio treno dopo aver accertato, ritirando all'uopo le chiavi dei fermascambi, che i deviatoi interessanti il percorso del treno siano stati regolarmente disposti ed assicurati, e che nulla si opponga alla partenza del treno stesso.

Nel caso in cui il treno in partenza impegni solo scambi di calcio non occorre il ritiro delle chiavi dei fermascambi essendo sufficiente che l'agente del treno o della stazione, inviato a disporre i deviatoi per l'uscita, dopo aver manovrato nella posizione dovuta i deviatoi stessi ed aver accertato che nulla si opponga alla partenza del treno, esponga verso la stazione il segnale verde.

Subito dopo la partenza l'aiutante dovrà eseguire ai deviatoi interessati la visita di cui all'art. 8, accertandosi anche dell'integrità dei fermascambi che il treno partito avrebbe potuto tallonare; successivamente dovrà rimettere ed assicurare in posizione normale tutti i deviatoi, introdurre le chiavi degli scambi nella serratura centrale e custodire la chiave di comando in cassaforte, dandone conferma al Dirigente Unico.

7. - Per i treni che terminano la corsa in una stazione retta da aiutante devono essere osservate per l'ingresso in questa le norme stabilite per le stazioni d'incrocio.

8. - Per gli incroci non previsti in orario (incroci di fatto) che i treni vengono ad assumere a norma dell'art. 9 comma 2 del Regolamento per la circolazione dei treni spetta al Dirigente Unico di far praticare la relativa prescrizione ai treni interessati. Il capotreno che riceve la prescrizione (1) deve darne conferma al Dirigente Unico con la formula:

TRASCRITTO SUL MOD. M. 4 N. ..... E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE INCROCIO A ..... CON TR. ..... *(eventualmente:* IN RITARDO*).*

Se l'incarico di praticare la prescrizione suddetta viene dato ad un dirigente locale questi dovrà darne conferma al Dirigente Unico con fonogramma.

9. - Il Dirigente Unico che decide uno spostamento d'incrocio dovrà regolarsi come segue:

a) se l'incrocio viene spostato in stazione retta da aiutante, il Dirigente Unico comunicherà il relativo ordine al

---

(1) INCROCIATE A ..... TR. .....*(eventualmente* IN RITARDO) - CONFERMATE.

treno che avanza oltre la stazione d'incrocio normale (1) soltanto dopo di aver avvisato il treno in ritardo (2) e di aver ricevuto dal capotreno di questo la conferma (3) che l'ordine è stato trascritto nel Mod. M. 1 e comunicato al macchinista ed inoltre dopo aver provveduto a mezzo dell'aiutante della stazione in cui l'incrocio viene spostato, a far disporre i deviatoi per l'ingresso del secondo treno. Nel caso che quest'ordine debba essere differito, perchè nella nuova sede d'incrocio deve prima transitare altro treno, il Dirigente Unico si limiterà a dare all'aiutante della nuova sede un preavviso dello spostamento d'incrocio (4) trasmettendo la formula di cui al precedente comma 2 solo dopo aver ricevuto il fonogramma di partenza del treno suddetto.

Qualora l'ordine di avvisare il treno da trattenere venga dato al dirigente locale di una precedente stazione, questi

---

(1) ANZICHÈ A..... *(sede normale d'incrocio)* INCROCIA-TE A..... TR. .....

(2) ANZICHÈ A..... *(sede normale d'incrocio)* INCROCIA-TE A..... TR. ..... CONFERMATE.

(3) TRASCRITTO NEL MOD. M 1 N. ..... E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE INCROCIO A..... CON TR. ..... CAPOTRENO..... *(Numero del treno e firma).*

Per le locomotive isolate senza scorta di movimento la formula sarà la seguente:

TRASCRITTO NEL MOD. M 1 N..... ORDINE INCROCIO A..... CON TR. ..... CONDUCENTE TR. ..... *(Numero del treno e firma).*

Nel caso di automotrice accoppiata, pure senza scorta di agenti di movimento, la formula sarà la seguente:

TRASCRITTO NEL MOD. M 1 N..... E COMUNICATO AL CONDUCENTE DI CODA ORDINE INCROCIO A..... CON TR. .....

(4) TR. ..... INCROCIA TR. ..... A .....

deve, di regola, darne conferma al Dirigente Unico solo dopo aver eseguito effettivamente la prescrizione (1). Nel caso in cui questa non possa eccezionalmente essere subito eseguita il dirigente locale confermerà con la formula:

TRENO ..... SARÀ AVVISATO INCROCIARE A ..... TRENO .....

e farà appena possibile seguito con la formula di cui al richiamo (1).

Il Dirigente Unico ricevuta la conferma con la formula:

TRENO ..... SARÀ AVVISATO.....

se il treno da trattenere ha fermata nella nuova sede d'incrocio, può comunicare l'ordine di spostamento al treno che avanza; però deve prima dare ordine all'aiutante della stazione in cui l'incrocio viene spostato, non solo di disporre gli scambi per gli ingresso del secondo treno, ma anche di non aprire il segnale di protezione al treno da trattenere senza proprio benestare, completando opportunamente la formula del fonogramma relativo alla disposizione degli scambi per il secondo treno (2).

(1) TR. ..... FU AVVISATO INCROCIARE A ..... TR. .....

(2) PER INCROCIO TR. .....DISPONETE SCAMBI PER INGRESSO TR. .....*(secondo)* IN .....BINARIO. NON APRITE SEGNALE AL TR. ..... SENZA MIO BENESTARE.

Il Dirigente Unico darà tale benestare solo dopo avere avuta la conferma che il treno da trattenere fu avvisato, caso contrario dovrà disporre che il treno stesso venga ricevuto in stazione mantenendo il segnale a via impedita con le norme stabilite dall'art. 49 comma 4 del Regolamento sui segnali.

L'aiutante che ha ricevuto tale ordine, nel caso che il treno da trattenere arrivi per secondo, ne informerà il capotreno del treno che arriva per primo perchè si procuri il benestare del Dirigente Unico prima di disporre l'apertura del segnale.

Nel caso di interruzione del telefono selettivo il treno dovrà essere ricevuto in stazione col segnale disposto a via impedita con le norme dell'art. 49 comma 4 del Regolamento sui segnali e dovrà essere informato a cura dell'aiutante o del capotreno del treno arrivato per primo, dell'incrocio fissato nella stazione;

b) se l'incrocio deve essere spostato in stazione retta da dirigente locale, il Dirigente Unico dovrà dare l'ordine di trattenere il treno in ritardo direttamente al detto dirigente locale, applicando per analogia, le disposizioni del Regolamento per la circolazione dei treni. Spetta però al Dirigente Unico di avvisare in precedente stazione il treno da trattenere e di darne conferma al dirigente locale della nuova sede d'incrocio;

c) se l'incrocio deve essere spostato in stazione dipendente da una sezione di Dirigente Unico contigua, il Dirigente Unico proponente darà l'ordine al Dirigente Unico della sezione contigua e questi trasmetterà il relativo fonogramma di accettazione solo dopo aver provveduto a quanto di competenza in relazione ai precedenti punti *a)* e *b).*

10. - Il capotreno del treno in ritardo, dopo trasmesso, completo col numero e con la firma al Dirigente Unico il fonogramma di conferma di avere trascritto nel Mod. M. 1 e comunicato al macchinista il ricevuto ordine di incrocio, deve ritenere lo spostamento d'incrocio perfezionato e quindi trattenere il proprio treno, ancorchè il fonogramma non gli sia stato ripetuto e quindi non gli sia stato indicato il numero che ha avuto nel protocollo del Dirigente Unico.

Il capotreno del treno che deve avanzare oltre la stazione d'incrocio, dopo ricevuto, completo col numero del fonogramma e con la firma del Dirigente Unico, l'ordine di spostamento di incrocio in stazione successiva, ancorchè non possa ripetere il fonogramma stesso, nè dare il numero di controllo, può licenziare il proprio treno.

11. - Gli eventuali spostamenti di incrocio derivanti da anticipazioni di corsa di un treno sul proprio orario non devono essere fissati in stazioni situate oltre il tratto sul quale viene disposta l'anticipazione.

ART. 21

Dimezzamento o spezzamento di treni

1. - Quando un treno viene dimezzato in linea per insufficiente forza della locomotiva, onde essere rimorchiato in due volte, il capotreno, in arrivo in una stazione retta da aiutante con la prima parte del treno, deve subito darne

partecipazione al Dirigente Unico per le necessarie disposizioni.

Tale partecipazione dovrà essere data, quando torni possibile, anche prima di giungere in stazione, valendosi del telefono.

Quando la prima parte non sia scortata dal capotreno e questi non possa dare direttamente la partecipazione dell'ingombro al Dirigente Unico a mezzo di telefono, dovrà inviare all'aiutante della prossima stazione o all'addetto di un eventuale fermata intermedia, per la trasmissione al Dirigente Unico, un Mod. M. 40*a* con l'annuncio dell'ingombro.

2. - Nel caso di accidentale spezzamento di un treno in linea, l'avviso dell'ingombro della linea al Dirigente Unico deve essere subito dato anche di iniziativa dell'aiutante o dell'addetto, qualora a ciò non possa provvedere il capotreno o il macchinista.

ART. 22

Domanda di locomotiva di soccorso

Per la richiesta della locomotiva di soccorso il capotreno, quando risulti opportuno, si recherà al posto telefonico più vicino per trasmettere al Dirigente Unico il relativo fonogramma. In caso diverso dovrà compilare il Mod. M 40*a* con tutte le indicazioni ed inviarlo alla stazione più vicina.

ART. 23

Treni ad orario libero

1. - Di regola un treno ad orario libero deve avere la prescrizione di fermare in tutte le stazioni e non può proseguire da ciascuna di esse senza l'autorizzazione di volta in volta del Dirigente Unico.

È ammesso che il Dirigente Unico deroghi dalla norma di cui sopra dando esplicito nulla osta a proseguire fino ad una determinata stazione del percorso, con soppressione di fermata nelle stazioni intermedie che non siano d'incrocio o precedenza.

2. - Il Dirigente Unico non deve autorizzare il proseguimento del treno ad orario libero dalla stazione precedente a quella d'incrocio se prima non ha provveduto ad avvisare il treno incrociante (1) e non ha ottenuto dal capotreno del medesimo la conferma dell'effettuata partecipazione dell'incrocio al macchinista (2).

3. - Un treno ad orario libero, che per guasto in linea, lenta corsa od altro motivo, non possa raggiungere la prossima stazione almeno 10 minuti prima dell'ora di partenza d'orario di un treno in senso opposto, dovrà

---

(1) INCROCIATE A .....TR. ..... *(stazione di origine)* .....*(stazione termine corsa)*..... CONFERMATE.

(2) TRASCRITTO NEL MOD. M. 4 N. ..... E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE INCROCIO A ..... CON TR. ..... CAPOTRENO ..... *(numero del treno e firma).*

proseguire facendosi precedere a 1200 metri da agente che esponga segnale di arresto a mano. Tale precauzione non occorre quando il capotreno possa mettersi in comunicazione telefonica col Dirigente Unico ed ottenga da questo, mediante regolare fonogramma, l'autorizzazione di procedere in condizioni normali di corsa.

4. - Quando venisse a mancare il funzionamento del telefono, il treno ad orario libero dovrà sospendere la corsa nella stazione in cui si trova e non potrà proseguire, perdurando l'interruzione del telefono, se non fuso con altro treno oppure, quando ciò non sia possibile, come supplementare del treno stesso che lo dovrà segnalare. In quest'ultimo caso il capotreno del normale deve prescrivere inoltre al macchinista di arrestarsi sugli scambi d'ingresso di tutte le stazioni interessate, per le comunicazioni del caso al dirigente o all'aiutante. Il capotreno del treno supplementare deve provvedere alle prescrizioni al proprio treno anche nei riguardi dei posti di linea non avvisati.

Gli aiutanti in base all'art. 15 comma 6 dovranno provvedere a scritturare il supplementare sul Mod. M. 55c.

Quando non torni possibile provvedere al proseguimento nel modo sopra detto, oppure si tratti di treno ad orario libero effettuato per l'invio di una locomotiva di soccorso o per altra assoluta necessità, il treno ad orario libero potrà proseguire, purchè preceduto a 1200 metri da agente che espone segnale a mano di arresto e purchè possa giungere nella successiva stazione d'incrocio almeno 10 minuti prima dell'ora normale di partenza del treno incrociante.

ART. 24

Treni circolanti con l'applicazione del regime speciale

Soppresso

ART. 25

Treno preceduto da staffetta

Soppresso

ART. 26

Circolazione dei carrelli

Soppresso

ART. 27

Disabilitazione delle stazioni

1. - Per le stazioni delle linee esercitate a Dirigente Unico, tanto se rette da aiutante quanto se rette da dirigente locale, gli Uffici Movimento possono stabilire, durante il

normale intervallo di abilitazione della linea, periodi di disabilitazione in analogia al Regolamento per la circolazione dei treni.

In caso di assoluta necessità la disabilitazione potrà essere autorizzata dal Dirigente Unico.

Quando la disabilitazione non sia indicata nell'orario di servizio, ne devono essere sempre avvisati tutti i treni.

2. - L'aiutante potrà lasciare il servizio all'inizio di ciascun periodo di disabilitazione soltanto dopo trascorsa l'ora stabilita dal programma e dopo aver chiesto ed ottenuto il benestare del Dirigente Unico (1).

3. - Alla fine del periodo di disabilitazione l'aiutante dopo annunciatosi al Dirigente Unico e ottenutone il benestare verbale, deve disporre, se necessario, i segnali a via impedita e ripristinare, ove occorra, il funzionamento normale delle suonerie di controllo. Successivamente l'aiutante deve trasmettere al Dirigente Unico il dispaccio di riassunzione di servizio (2).

Fino a quando il Dirigente Unico non abbia ricevuto tale avviso dovrà considerare la stazione disabilitata e regolarsi in conseguenza.

Nel riassumere servizio l'aiutante dovrà prendere visione del protocollo telefonico e del registro di consegna (M. 55c).

---

(1) CHIEDO BENESTARE PER INIZIO DISABILITAZIONE ORE..... AIUTANTE.....
AL N. ..... STA BENE. DIRIGENTE UNICO.....

(2) Riassumo servizio (ed occorrendo: Segnali a via impedita, ripristinate suonerie).

(Disp. 32/2001)

4. - Durante la disabilitazione di una stazione retta da aiutante non è ammesso effettuare in detta località né incroci, né precedenze, né manovre.

La protezione dei treni che vi sostano nei periodi di disabilitazione, quando prescritta, spetta al personale di scorta che dovrà avvalersi dei segnali fissi.

Nei periodi di disabilitazione la stazione dovrà essere presenziata da un incaricato dell'aiutante preventivamente riconosciuto idoneo, il quale dovrà disimpegnare le seguenti mansioni:

a) eseguire la visita agli impianti secondo i criteri e le modalità stabiliti dall'Istruzione per il servizio dei deviatori per le stazioni disabilitate, nonché provvedere alla sorveglianza dell'impianto.

b) denunciare al Dirigente Unico l'eventuale mancanza dei segnali di coda di un treno;

c) provvedere alla chiusura ed apertura dei passaggi a livello eventualmente in consegna alla stazione e, se questi sono collegati con i segnali fissi, provvedere anche all'apertura e chiusura dei segnali stessi; per quanto riguarda questi ultimi dovrà osservare le norme previste dall'art. 6;

d) segnalare al Dirigente Unico tutte le anormalità che eventualmente si verificassero durante il periodo di disabilitazione.

È consentito l'impresenziamento della stazione retta da aiutante durante i periodi di disabilitazione alle condizioni stabilite per le stazioni dall'articolo 25 comma 6 del Regolamento per la circolazione dei treni.

5. - I dirigenti locali, oltre che osservare le disposizioni dell'art. 25 del Regolamento per la circolazione dei treni devono, prima di lasciare il servizio all'inizio di un periodo di disabilitazione, chiedere ed ottenere il benestare del Dirigente Unico ed informarlo della ripresa del servizio con le formule stabilite per gli aiutanti.

Durante il periodo di disabilitazione valgono le norme di cui al comma 4.

6. - Il Dirigente Unico potrà, occorrendo, far trasmettere dal capotreno, nelle stazioni disabilitate, il giunto del proprio treno.

ART. 27 bis

Fermate gestite da personale del movimento

Di regola le fermate danno al Dirigente Unico solo notizie non registrate delle ore di arrivo, partenza o transito dei treni.

Alle fermate provviste di scambi si applicano le norme previste al riguardo dalle presenti Disposizioni per le stazioni rette da aiutante di movimento.

(Disp. 32/2001)

La protezione dei treni nelle fermate, quando prescritta, spetta al personale di scorta che dovrà avvalersi di segnali fissi o in mancanza secondo le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali.

ART. 28

Località di servizio normalmente impresenziate

1. - Le località di servizio normalmente impresenziate provviste di serratura centrale, non sono fornite né della chiave di comando, nè di quelle di riserva.

La chiave di comando viene consegnata, quando occorre, a cura del Dirigente Unico al capotreno; quelle di riserva sono custodite da una delle stazioni presenziate adiacenti.

2. - Salva l'esistenza di appositi dispositivi stabiliti dall'Unità centrale competente i treni in arrivo nelle località impresenziate devono arrestarsi prima di impegnare i deviatoi incontrati di punta ed al capotreno spetta l'obbligo di accertarsi dell'integrità e della regolare posizione di ogni deviatoio e del relativo fermascambio, prima di fare proseguire il treno.

Il macchinista non deve proseguire se tale accertamento non è stato fatto dal capotreno.

ART. 29

Sospensione del servizio sulla linea

1. - Per la sospensione del servizio sulla linea valgono le norme del Regolamento per la circolazione dei treni.

Inoltre al termine del periodo di sospensione ogni stazione deve notificare con dispaccio al D.U. il presenziamento dell'Impianto.

Nelle ore di sospensione del servizio sulla linea, quando l'ufficio del Dirigente Unico è chiuso, apposito dispositivo di chiamata può collegare i posti telefonici della linea ad una suoneria situata nell'ufficio dei dirigenti il movimento della stazione in cui ha sede l'ufficio del Dirigente Unico.

Il Dirigente Unico,prima di lasciare il servizio, dovrà estrarre la spina del proprio microfono e ricevitore dai fori porta contatti,senza di che mancherebbe l'inserzione della suoneria di chiamata straordinaria nel circuito telefonico.

2. - Nel caso di anormalità di eccezionale importanza (incendi,interruzioni alla linea,inondazioni,fatti delittuosi gravi,ecc.) che venissero a verificarsi durante la sospensione di servizio del Dirigente Unico il posto che,per primo, ne abbia notizia, darà il segnale di allarme a mezzo dell'apposita suoneria elettrica, spiombando il relativo pulsatore, ubicato in prossimità dell'apparecchio telefonico.

Il funzionamento della suoneria si ottiene tenendo abbassato il pulsatore e girando rapidamente per dieci o quindici secondi l'apposita manovella. Ciò fatto si deve abbandonare il pulsatore e mettersi in ascolto al telefono fino a quando il posto del Dirigente Unico non si annuncerà. In caso di mancata risposta, si ripeteranno le chiamate, lasciando un intervallo di circa due minuti fra l'una e l'altra.

Il Dirigente Unico informerà subito dello spiombamento del pulsatore il Reparto Impianti Elettrici.

3. - Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, spetta al Dirigente Unico di disporre per l'applicazione delle norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.

INDICE

Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico

Art. 1 - Generalità ..... *Pag.* 5
» 2 - Dirigente Unico ..... » *6*
» 3 - Aiutanti di movimento ed addetti alle fermate ..... » *8*
» 4 - Dirigenti locali ..... » *8*
» 5 - Comunicazioni telefoniche ..... » *9*
» 6 - Segnali di protezione ..... » *12*
» 7 - Deviatoi - Serrature centrali - chiavi di comando ..... » *14*
» 8 - Visita ai deviatoio da parte dell'aiutante ..... » *17*
» 9 - Registro di consegna e foglio di corsa ..... » *18*
» 10 - Partenza e arrivi dei treni ..... » *19*
» 11 - Fonogrammi di partenza, di giunto, di ordini e di prescrizioni di movimento ..... » *22*
» 12 - Grafico reale ..... » *24*
» 13 - Interruzione del funzionamento del telefono ..... » *26*
» 14 - Manovre e stazionamento veicoli ..... » *28*
» 15 - Effettuazione dei treni straordinari e dei treni periodici ..... » *30*
» 16 - Effettuazione treni supplementari a seguito ..... » *35*
» 17 - Soppressione treni ..... » *35*

Art. 18 - Anticipazione dei treni sul proprio orario..... *Pag. 35*
» 19 - Precedenze..... » *36*
» 20 - Incroci..... » *38*
» 21 - Dimezzamento o spezzamento di treni..... » *46*
» 22 - Domanda di locomotiva di soccorso..... » *47*
» 23 - Treni ad orario libero..... » *48*
» 24 - Treni circolanti con l'applicazione del regime speciale *(Soppresso)*..... » *50*
» 25 - Treno preceduto da staffetta *(Soppresso)*..... » *50*
» 26 - Circolazione dei carrelli *(Soppresso)*..... » *50*
» 27 - Disabilitazione delle stazioni..... » *50*
» 27 bis - Fermate gestite da personale del movimento.... » *53*
» 28 - Località di servizio normalmente impresenziate..... » *54*
» 29 - Sospensione del servizio sulla linea..... » *55*