



RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

**DECRETO DIRIGENZIALE N. 1838 - D.G.4 - DIV. 5 DEL 23/05/2008
DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DISPOSIZIONE N. 32 DEL 30/10/2008**

**Modifiche
al Regolamento per la Circolazione dei Treni**

*Sostituire le pagine: 27-28, 28/1-28/2, 32/1-32/2, 33-34, 35-36, 38/1-38/2,
39-40, 41-42, 43-43/1, 97-98, 99-100, 101-102, 113-114
con quelle contenute nel presente fascicolo.*

Inserire le pagine: 28/3-28/4, con quelle contenute nel presente fascicolo.

**Il Decreto Dirigenziale n. 1838 - D.G.4 - Div. 5 entra in vigore alle ore 00,01
del 13/12/2008.**

La Disposizione n. 32/08 entra in vigore alle ore 00,01 del 10/11/2008

Da distribuire al personale interessato

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.

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. **Blocco elettrico**

Le norme particolari per l'esercizio col regime di blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi) formano oggetto di apposite Istruzioni.

9 *bis*. Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono prive di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui segnali. **Blocco radio**

Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta.

Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.

Le norme particolari per l'esercizio con tale sistema sono riportate nell'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio.

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. **Sistemi particolari di esercizio**

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 presenziamento 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.

13 *ter*. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di “Autorizzazioni al Movimento” definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

Nel tratto precedente al punto della linea in cui ha termine una Autorizzazione al Movimento in supervisione completa il sistema impone una velocità limitata. L’estensione del tratto ed il limite di velocità sono stabilite nelle Disposizioni per l’esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Per l’esercizio di tali sistemi debbono essere osservate le specifiche norme contenute nelle Disposizioni per l’esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Tali linee sono percorribili solo da treni attrezzati con apposite apparecchiature anch’esse rispondenti agli standard tecnico-funzionali del sistema interoperabile europeo di comando e controllo della marcia dei treni ERTMS/ETCS L2.

La circolazione dei treni con le apparecchiature ERTMS/ETCS L2 della cabina di guida in stato “Isolato” è ammessa con prescrizione di movimento e non superando la velocità di 60 km/h, solo:

- in caso di guasto di tali apparecchiature di bordo, allo scopo di liberare la linea, fino al successivo posto di servizio ove sia possibile il ricovero o l'uscita dalla linea, secondo le modalità previste nelle apposite Istruzioni;
- per determinate situazioni di guasto delle apparecchiature di terra, alle condizioni stabilite dall'Unità Centrale competente, limitatamente al tratto di linea interessato dal guasto e per i treni già presenti nel tratto di linea.

Su tali linee la circolazione dei rotabili non attrezzati è ammessa, in regime di interruzione, per l'esecuzione di lavori, per il soccorso ai treni, per il trasferimento di rotabili in avaria o per corse prova autorizzate dall'Unità centrale competente.

13 *quater*. Determinate linee sono munite di attrezzature che consentono il supporto alla condotta 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'utilizzo dell'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.

**Prescrizioni
di movimento
e tecniche**

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 sull'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato:

a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (allegato III), con dispaccio o con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, 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.

**Prescrizioni
ai treni**

16. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta al dirigente della stazione di origine del treno di impartire 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 sola volta, 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.

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

18. Spetta al personale addetto alla formazione dei treni o al capotreno, a seconda delle disposizioni stabilite per ogni singolo impianto dall'Impresa di appartenenza, compilare il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa sulle linee dove 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.

13. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dall'Unità centrale competente. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.

**Dispositivi
di immobi-
lizzazione
degli
scambi**

Le modalità di utilizzazione di tali dispositivi sono contenute nelle apposite Istruzioni.

14. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:

**Condizioni
di sicurezza
per i
movimenti
contempo-
ranei**

a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;

b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti nelle apposite Istruzioni, la completa indipendenza degli itinerari.

14 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, l'arrivo, la partenza o il transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:

a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione d'impianto;

b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del sistema in supervisione completa o con marcia a vista, la completa indipendenza degli itinerari.

15. In determinate stazioni, stabilite d'accordo fra le Unità periferiche interessate, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

- il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario ed ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori col minimo di 50 metri, individuati sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente;

- gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle apposite Istruzioni, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente capoverso;

- nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di 1^a categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa.

15 *bis*. Nelle stazioni ubicate su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

- il punto di convergenza sia protetto da segnale imperativo di partenza, definito nel Regolamento sui segnali ed ubicato ad almeno 100 metri dal punto stesso;

- gli impianti di stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del sistema, in supervisione completa o con marcia a vista, garantiscono l'indipendenza degli itinerari fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente alinea;

- nel tratto di arrivo compreso fra il segnale imperativo di protezione e quello di partenza, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa.

**Disposizioni
speciali**

16. Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalle Unità periferiche interessate per regolare l'ingresso dei treni incrocianti nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc.)

Art. 5

Servizio scambi e segnali

1. I deviatori devono assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi compresi nelle zone di giurisdizione, rispettando i criteri e le modalità previsti dall’Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Visita agli
impianti**

2. Ad ogni cambiamento o modificazione dell’orario generale il Capo Reparto Territoriale Movimento di ciascuna stazione stabilisce per i singoli treni, su apposito prospetto, il binario di ricevimento, partenza o transito, che potrà essere modificato all’occorrenza dal dirigente movimento.

**Programma
degli
itinerari**

Per alcune grandi stazioni si ammette che nel prospetto anzidetto venga indicato il fascio di binari anziché il singolo binario di ricevimento; in tale caso il dirigente movimento dovrà precisare tempestivamente al personale di stazione il binario assegnato a ciascun treno.

3. Per ogni movimento di treno in stazione il dirigente deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell’itinerario, integrato, agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all’art. 4, comma 3.

**Predispo-
sizione e
libertà
degli
itinerari**

4. Chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell’itinerario deve constatare la regolare posizione e assicurazione dei deviatori interessati, in relazione ai dispositivi in opera sugli scambi stessi, nonché degli altri enti a lui affidati e, nell’ambito del settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun rotabile su binario ostacoli il passaggio del treno. L’accertamento suddetto può essere effettuato a mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (circuiti di binario).

Nel caso in cui un circuito di binario risulti occupato, la visita sul posto per accertarne la libertà può essere omessa, secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio. Venendo a mancare il predetto accertamento, l’operatore competente deve autorizzare il movimento del treno, sull’itinerario comprendente il circuito di binario che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

5. Inoltre chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto e fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, accertare che nessun impedimento od ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.

6. Chi effettua o sorveglia direttamente qualsiasi operazione suscettibile di creare ostacoli sui binari percorsi dai treni, è tenuto ad adottare preventivamente tutte le cautele stabilite dalle disposizioni regolamentari o richieste dalle circostanze di fatto.

7. La conferma di predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con la diretta consegna delle chiavi di scambi, con comunicazione registrata, con apposito consenso elettrico o con le altre modalità stabilite dalle Istruzioni di servizio e comporta implicitamente anche la conferma della regolare assicurazione degli scambi interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi dei commi 4 e 5.

8. L'organizzazione del servizio deve determinare quali posti, oltre quelli direttamente interessati alla predisposizione degli itinerari, siano da preavvisare per ogni movimento di treno, anche agli effetti della sospensione di movimenti di manovra che potrebbero interferire con i movimenti dei treni stessi.

**Manovra
segnali fissi
e
movimenti
di treni** 9. Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio, i segnali fissi delle stazioni e sono normalmente disposti a via impedita.

10. Il dirigente che manovra un segnale a via libera, od ordina comunque il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai diretti controlli, oppure ricevendone conferma dagli altri agenti interessati ai sensi del comma 7.

11. Se la manovra dei segnali è affidata ad altri posti di servizio, non occorre la conferma di cui al comma 10 quando, con opportuni collegamenti di sicurezza, l'itinerario risulti vincolato a mezzo di distinto consenso elettrico sui segnali trasmesso dal dirigente, oppure quando l'itinerario di partenza risulti vincolato da appositi segnali, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente stesso.

12. Per l'apertura di segnali affidati ad altro posto di servizio, il dirigente, eseguiti gli accertamenti di sua spettanza in relazione all'organizzazione vigente nell'impianto, deve dare ordine di volta in volta con dispaccio all'agente interessato.

Non occorre la registrazione dell'ordine di apertura:

- quando il segnale sia vincolato a distinto consenso elettrico da parte del dirigente;
- quando si tratti di appositi segnali di partenza, vincolanti l'itinerario, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente;
- nel caso di cui al comma 16.

13. Chi ha disposto a via libera un segnale deve manovrarlo o controllarne il ritorno a via impedita appena esso sia stato oltrepassato dal treno.

14. Le specifiche modalità da seguirsi per la visita agli impianti, per gli accertamenti della regolarità e libertà degli itinerari e per la manovra dei segnali, in relazione alle caratteristiche dei dispositivi in opera e delle organizzazioni di servizio, formano oggetto dell'apposita Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Istruzione
per il
servizio dei
deviatori**

15. Nelle stazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate i compiti e controlli relativi alla predisposizione e libertà degli itinerari sul piazzale possono essere affidati in tutto o in parte, anziché al dirigente, ad un agente denominato *apposito incaricato* che espleta le sue mansioni in base al programma di itinerari stabilito per la stazione.

**Apposito
incaricato**

Le attribuzioni dell'apposito incaricato ed i suoi rapporti col dirigente sono determinati dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

16. Quando la manovra dei segnali è affidata ad un apposito incaricato, l'ordine di apertura può essere impartito a quest'ultimo dal dirigente con comunicazione non registrata, sempre che al dirigente stesso non resti attribuita, a titolo esclusivo, la diretta esecuzione di accertamenti su una determinata parte dell'itinerario.

**Modifica di
itinerari già
predisposti**

17. Di regola, non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già state manovrate le leve dei relativi segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità, occorre l'esplicito ordine del dirigente, secondo le procedure stabilite nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Guasto ai
segnali**

18. In caso di guasto ai segnali o di movimenti di treni con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento sui segnali e dalle specifiche Istruzioni di servizio.

Quando si debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, il dirigente, o l'agente preposto nelle località non presenziate da dirigente, completati gli obblighi di competenza, deve dargli opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli; al treno deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario interessato. Se la circolazione del treno è regolata col regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del relativo dispaccio di via libera.

La prescrizione non occorre quando, per la partenza del treno, ci si possa avvalere del segnale di avanzamento o di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico.

**Guasto ai
segnali su
linee AC/AV**

18 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno stesso deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; nel caso di segnali di partenza oppure del segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo posto di servizio.

Le modalità da osservare per i movimenti dei treni sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

6. L'arrivo, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni devono essere, di regola, presenziati in punto opportuno dal dirigente, che deve anche accertarne la completezza.

Per accertare che i treni in arrivo siano completi, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, il dirigente può avvalersi del personale dipendente e di personale anche non dipendente, purchè debitamente istruito dal dirigente medesimo, secondo quanto previsto dalle apposite Istruzioni.

Il dirigente può essere esonerato dal presenziamento o dall'accertamento della completezza dei treni o da entrambi gli obblighi, in relazione all'esistenza di determinate attrezzature o per particolari situazioni di impianto, in base ai criteri stabiliti nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Non occorre che il dirigente accerti la completezza dei treni se questi sono composti con materiale rotabile avente particolari caratteristiche, secondo quanto stabilito dall'Unità centrale competente.

7. La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente o, in determinate situazioni, dal capotreno, i quali, prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro possibile, devono accertare che il convoglio sia in condizioni di partire.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta, dopo il segnale di "pronti" del capotreno secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali. All'occorrenza il dirigente movimento può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta (1) e con avviso verbale al capotreno.

Il personale addetto alla formazione dei treni ed il capotreno devono accertare, secondo le attribuzioni loro conferite dalle apposite Istruzioni, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei rotabili.

**Obblighi
del personale
di stazione
e di accompa-
gnamento
dei treni**

(1) A.....vostro treno licenziato dal dirigente.

8. Il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno nelle seguenti situazioni:

a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente movimento;

b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché si verifichino le seguenti condizioni:

— il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima;

— il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il segnale basso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui segnali;

— la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico o a specifico ordine registrato del dirigente medesimo;

— esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da tale condizione purché la manovra del segnale basso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea;

c) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui al punto b), esista il blocco elettrico.

I binari delle stazioni presenziate da dirigente, su cui è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, devono essere indicati nell'orario di servizio, specificando quelli muniti di segnale di partenza comune.

8 *bis*. In caso di partenza con segnale a via impedita da binari ove è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, anche nelle stazioni presenziate da dirigente al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno in una delle seguenti condizioni:

— sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio;

— sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per il licenziamento da parte del capotreno (1).

La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 8 *quater*.

(1) «A..... vostro treno licenziato dal dirigente»

8 *ter.* In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 8 e il segnale non è visibile, ma esista l'indicatore alto di partenza, al licenziamento del treno può provvedere il capotreno solo se l'indicatore è acceso.

Analogamente può provvedere il capotreno in caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto dal Regolamento sui segnali.

Il dirigente deve intervenire per il licenziamento dei treni senza capotreno, qualora il personale di macchina, stando sulla locomotiva, non sia in condizioni di accertare:

— in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto;

— in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza.

Il dirigente che debba licenziare un treno deve confermare verbalmente al macchinista la disposizione a via libera del segnale di partenza quando tale segnale non è visibile in locomotiva dal macchinista e questi non possa avvalersi dell'indicatore alto di partenza o del segnale sussidiario di partenza né dell'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza.

Ulteriori incombenze del capotreno e del macchinista in casi di mancanza di visibilità dei segnali relativi alla partenza di un treno sono stabilite nelle apposite Istruzioni.

8 *quater.* Il dirigente deve intervenire direttamente per licenziare il treno previa consegna di apposita prescrizione (1), nei seguenti casi:

— treni con marcia privilegiata;

— treni con trasporti eccedenti la sagoma con divieto d'incrocio in linea;

— treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (art. 19);

(1) «A..... vostro treno licenziato dal dirigente»

— sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato col solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo;

— ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.

8 *quinquies*. Qualora il dirigente preveda che, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di quest'ultimo possa riuscire difficoltoso ai fini della tempestiva partenza del treno, deve provvedere direttamente al licenziamento previa intese verbali col capotreno ed il macchinista.

9. Nelle stazioni i treni devono, di regola, essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.

Binari di ricevimento

10. Quando un treno debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatoi non risulti già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi o dall'orario di servizio, se ne deve dare avviso al personale di macchina ed al capotreno.

La stazione interessata dà l'incarico di praticare tale avviso ad una precedente stazione di fermata, la quale deve confermare. Mancando la possibilità dell'avviso o la conferma, il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.

11. Il macchinista di un treno, che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine, deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere) senza mai superare la velocità di 30 Km/h.

Marcia a vista

Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatoi incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali.

Nelle prescrizioni di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo.

**Marcia a
vista nelle
stazioni**

12. Di norma, nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:

- sul binario di ricevimento (art. 4 comma 1);
- in arrivo (itinerario di cui all'art. 4 commi 2 e 2bis);
- in uscita (itinerario di cui all'art. 4 commi 4 e 4bis);
- nella stazione (itinerario di cui all'art. 4 comma 5).

Quando un treno debba, per un qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una stazione, il dirigente deve farlo avvisare da precedente stazione con il dispaccio:

FORMULA N. 5 - PRESCRIVERETE TRENO ... MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI ... (*oppure* IN ARRIVO A ... *oppure* IN USCITA DA *oppure* NELLA STAZIONE DI ... *ecc.*) PER ... (*motivo*).

La stazione che riceve l'incarico deve provvedere per la corrispondente prescrizione al treno e confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 6 - TRENO ... AVVISATO MARCIA A VISTA ... (*precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 5*).

In mancanza della conferma, il treno deve essere fatto avanzare con il segnale di protezione a via impedita.

12 bis. Nelle località di cui ai commi 6bis, 7 e 8 dell'art. 2, anche se presenziate da dirigenti movimento, il ricevimento previa fermata al segnale di protezione impone al treno il rispetto dell'eventuale limite di velocità prescritto dal Regolamento sui segnali.

Se un treno deve percorrere con marcia a vista una di tali località, presenziata da dirigente movimento, e questi non ha ricevuto conferma della relativa prescrizione, il treno stesso va fatto avanzare con segnale di protezione a via impedita.

**Ostacolo
sul binario
di ricevi-
mento**

13. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 4 commi 2 a), 2 bis a), 2 bis b) e 2 bis c) primo alinea o all'art. 4 commi 2 b) e 2 bis c) secondo alinea, salvo specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, costituisce ingombro all'uscita del binario di ricevimento qualsiasi ostacolo posto a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo.

Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.

Salvo i casi di cui al comma 14, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio. In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri.

14. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:

a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio rispetto al paraurti di binario tronco;

b) nel caso di cui al comma 4 per ingombro all'uscita;

c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui segnali per ingresso su binario ingombro o corto.

In quest'ultimo caso il segnale, di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

(1) «A..... sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (o *tronco*)»

(2) «A..... sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento»

In determinate stazioni di testa individuate dalle Unità periferiche interessate ed indicate nell'orario di servizio, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione e limitatamente ai periodi in cui la nebbia è considerata fenomeno eccezionale, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico di cui al punto c), il segnale di arresto a mano in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da mezzi di trazione, da carrozze o carri con sagoma chiusa.

14 *bis*. Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti del binario tronco i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 km/h. Tale restrizione deve essere imposta dal segnalamento o dall'orario di servizio.

Il personale di condotta in arrivo nelle predette stazioni con un treno non protetto dai sistemi ETCS/SCMT/SSC, salvo limitazioni di velocità più restrittive, non deve superare la velocità di 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento e dell'orario di servizio.

15. *Soppresso.*

Passaggi a livello

16. I passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. La chiusura viene effettuata sull'effettiva marcia dei treni con l'osservanza delle norme contenute nell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

17. Il macchinista che abbia ricevuto ordine di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul passaggio a livello stesso, non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.

Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve essere sempre indicata la progressiva del passaggio a livello stesso o il numero dell'eventuale segnale permissivo di blocco automatico posto a protezione del o dei P.L..

Arresto di treni non aventi fermata

18. Un dirigente, che debba arrestare nella propria stazione un treno non avente fermata, deve attenersi alle norme del Regolamento sui segnali.

9. *Soppresso.*

10. *Soppresso.*

10 *bis.* *Soppresso.*

11. *Soppresso.*

12. *Soppresso.*

13. *Soppresso.*

13 bis. *Soppresso.*

Informazioni 14. Il personale operante in linea può in qualunque momento chiedere ai dirigenti delle stazioni informazioni verbali sulla situazione della circolazione ai soli effetti organizzativi. Tali informazioni non hanno carattere determinante ai fini della sicurezza e non comportano per il dirigente obblighi di rettifica o d'interventi in caso di sopravvenute modificazioni nella situazione della circolazione.

Cantieri con protezione autonoma 15. Il personale dei cantieri protetti a distanza in modo autonomo può richiedere, al personale delle stazioni limitrofe, le informazioni di cui al comma 14.

16. Quando l'agente avvistatore a distanza di un cantiere con protezione autonoma viene collocato in corrispondenza di una stazione, devono essere presi preventivi accordi di dettaglio per il collegamento e lo scambio delle occorrenti comunicazioni verbali fra il dirigente e l'avvistatore stesso; quest'ultimo deve poi attenersi a tutte le disposizioni impartite dal dirigente, in relazione sia all'occupazione dei binari da parte dei treni, sia allo svolgimento delle manovre.

Art. 21

**Guasti del blocco elettrico, del blocco radio
e delle telecomunicazioni**

1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale o conta- **Guasto del**
assi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei **blocco**
treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da **elettrico e**
stazione a stazione oppure con dispacci di via libera o di giunto, **del blocco**
tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco **radio**
intermedi.

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono, di regola, distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite dall'apposita Istruzione, nelle quali la circolazione deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.

Del mancato funzionamento del blocco elettrico devono essere avvisati i treni ed i posti interessati come stabilito dalle apposite Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco.

Sulle linee esercitate con il blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che nelle situazioni di esercizio di seguito riportate, nelle quali la circolazione deve essere regolata previo accertamento della libertà della tratta interessata (da posto di servizio a posto di servizio), da effettuare con dispacci di giunto, oppure, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente, da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, o fino ad un segnale di confine:

a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio;

b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;

c) mancata inversione dell'orientamento di blocco radio;

d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario;

e) mancanza di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa in corrispondenza di punti singolari del sistema elettrico di alimentazione (Posti di Cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di linea);

f) apparecchiatura di bordo ERTMS/ETCS L2 guasta o in stato “Isolato”.

La circolazione può essere regolata previo accertamento della libertà della tratta anche nei casi diversi da quelli sopraelencati se ritenuto opportuno per la regolarità.

1 *bis*. Il dirigente che licenzia un treno in regime di blocco telefonico per guasto del blocco elettrico, soddisfatti gli obblighi di competenza, deve dare al treno, oltre all’avviso di guasto del blocco e, quando occorre, alle prescrizioni inerenti la partenza con segnale a via impedita (o da binario sprovvisto di segnale di partenza), le prescrizioni seguenti:

a) su linea con blocco elettrico manuale o conta-assi: eventuale autorizzazione (in conformità alle Istruzioni sul blocco ed al Regolamento sui segnali) al superamento di determinati segnali di blocco, con l’esclusione dei seguenti: segnali di partenza muniti di lettera luminosa «**A**» di una stazione disabilitata ed impresenziata; segnali di partenza di una stazione disabilitata; segnali dei posti di blocco intermedi che proteggono punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.);

b) su linea con blocco elettrico automatico:

- di non tener conto dei segnali intermedi permissivi;
- di osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza dei passaggi a livello protetti da segnali permissivi superati a via impedita o spenti;
- di osservare le cautele previste dall’art. 48 comma 5 del Regolamento sui segnali superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di «**P** lampeggiante».

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, al treno deve essere prescritto anche di osservare le cautele previste dall’articolo 48 comma 7 del Regolamento sui segnali superando i segnali di protezione e/o partenza a via impedita e con lettera luminosa “**P**” accesa a luce fissa o lampeggiante.

1 *ter*. Il dirigente che sulle linee esercitate con blocco radio deve autorizzare la partenza di un treno privo di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, ai fini del distanziamento deve praticare al treno le prescrizioni:

a) in caso di distanziamento con marcia a vista:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), *oppure* fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), *oppure* fino al segnale imperativo di fine sezione n°, *oppure* fino al segnale di confine, ubicato al km con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti;

b) in caso di distanziamento previo accertamento della libertà della tratta interessata, da effettuare con dispaccio di giunto *oppure*, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), *oppure* fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), *oppure* fino al segnale imperativo di fine sezione n°, *oppure* fino al segnale di confine, ubicato al km non superando la velocità di 60 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

In ogni caso l'autorizzazione non può essere estesa oltre il segnale imperativo di protezione del primo Posto di Servizio incontrato.

2. In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura ed il personale delle Imprese Ferroviarie deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la continuità della circolazione dei treni.

**Guasto
delle
telecomuni-
cazioni**

In caso di guasto delle telecomunicazioni sulle linee non attrezzate con blocco elettrico, la circolazione dei treni deve essere arrestata.

(1) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.

3. Sulle linee a semplice binario in cui è in funzione il blocco elettrico, venendo meno il funzionamento delle comunicazioni telefoniche, gli incroci possono essere spostati da stazione a stazione con il solo uso del blocco elettrico, purché non esista più di un posto intermedio di blocco. Esistendo più di un posto intermedio di blocco, gli incroci devono essere mantenuti nelle stazioni stabilite.

Art. 22

Servizio in tempo di neve

Sgombro della neve 1. Per lo svolgimento del servizio in tempo di neve, devono essere emanate specifiche disposizioni di carattere organizzativo da parte dell'Unità centrale competente e/o dalle Unità periferiche interessate.

2. *Soppresso.*

Circolazione del treno spartineve 3. L'iniziativa per la richiesta di circolazione del treno spartineve spetta agli agenti dei Lavori.

Il treno spartineve:

- circola come straordinario ad orario libero, oppure con le norme previste per i treni materiali sul tratto di lavoro;
- deve essere scortato da un agente dei Lavori.

È vietato aggiungere il carro spartineve in testa ad un treno adibito ai trasporti ordinari.

4. Finché le telecomunicazioni lo rendono possibile, la circolazione del treno spartineve deve essere regolata in modo che il treno stesso non incontri in linea altri treni viaggianti su binario affiancato.

L'agente dei Lavori di scorta al treno spartineve qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario affiancato sia stato ingombrato in misura da impedirne la circolabilità deve avvisarne il dirigente della stazione nella quale si ricovera.

Annullamento di disabilitazione e sospensione 5. Durante le nevicate il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture può richiedere la limitazione o l'annullamento di periodi di disabilitazione e di sospensione (art. 25).

8. Sul tratto ingombro, al personale di condotta del mezzo di soccorso devono essere impartite per iscritto, dal dirigente movimento della stazione che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno.

8bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 il soccorso ai treni viene effettuato secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

**Soccorso ai
treni su linee
AV/AC**

Art. 25

Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee. Fermate.

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

**Stazioni
disabilitate**

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

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 verificano 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.