

APPENDICE N. 1
AL NUOVO REGOLAMENTO
PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI
(EDIZIONE 1962)

Approvato con Decreto Ministeriale 3281
del 27.2.1963.

APPENDICE N. 1
AL NUOVO REGOLAMENTO
PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI
(EDIZIONE 1962)

Approvato con Decreto Ministeriale 3281
del 27.2.1963.

Art. 6.

Le ultime tre righe del comma 3 ed il comma 4 a pagina 37 sono sostituiti dal seguente testo :

riprendere la corsa senza le restrizioni di cui sopra quando venga disposta a via libera per il transito la luce od ala alta di un segnale a candeliere con avviso accoppiato.

4. Nelle stazioni di incrocio notificato (art. 9, comma 14), il macchinista di un treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (comma 13).

Il testo del comma 13 e quello delle prime tre righe del comma 14 a pagina 40 è sostituito dal seguente :

13. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo 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, comma 2-a) o comma 2-b).

Per indicare l'ingombro deve essere esposto un segnale di arresto a mano a 100 metri. Se trattasi del paraurti di binario tronco, è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.

I treni che devono entrare in stazione su binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con la prescrizione di marcia a vista di cui al comma 12, opportunamente completata (1), nonchè preceduta da quella di fermata per i treni che non l'abbiano già di orario o prescritta. Se l'ingombro sul binario di ricevimento si trova prima del termine dell'itinerario di arrivo e la stazione è protetta da segnalamento di 1ª categoria, i treni devono essere ricevuti con l'avviso a distanza a via impedita.

14. 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 ;

(1) Marcia a vista sul binario di ricevimento di... per ingombro sul binario stesso (oppure per ingombro all'uscita, oppure tronco).

Ostacolo
sul binario
di
ricevimento

Appendice N.

Appendice N. 1

Il testo dei comma 15 e 16 a pagina 41 è sostituito dal seguente :

15. Quando l'ostacolo si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione, il treno stesso deve essere esplicitamente avvisato e ricevuto previa fermata al segnale di protezione. Se l'avviso non risulta possibile il treno sarà fatto avanzare in stazione mantenendo il segnale di protezione in via impedita. L'ostacolo deve essere sempre protetto con segnale a mano a 100 metri.

Ostacolo
prima del
binario di
ricevimento

App. N. 1

16. I passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. La chiusura dell'attraversamento dovrà essere effettuata almeno 5 minuti prima del passaggio del treno. Tale anticipo potrà essere ridotto in relazione a particolari situazioni locali o all'esistenza di appositi dispositivi in base alle norme contenute nella Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

Passaggi
a livello

Art. 8.

Il testo del secondo alinea del comma 3 a pagina 50 è sostituito dal seguente :

La trasmissione del dispaccio alle stazioni interessate avverrà con le modalità stabilite dall'Istruzione per il servizio del telefono e del telegrafo.

App. N. 1

Art. 9.

Le righe 6 - 7 - 8 e 9 del comma 8 a pagina 53 sono sostituite dalle seguenti :

La trasmissione del dispaccio alle stazioni interessate avverrà con le modalità stabilite dall'Istruzione per il servizio del telefono e del telegrafo. Ciascuna stazione informerà con comunicazione non registrata i posti intermedi.

Appendice N. 1

Le prime cinque righe del comma 14 a pagina 55 sono sostituite dalle seguenti :

14. Nelle stazioni di incrocio sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il macchinista del treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (art. 6, comma 13), salva la deroga di cui al comma 21.

Appendice N. 1

Art. 16.

Il sottotitolo in corrispondenza del comma 8 a pagina 75 è così sostituito :

**Treni con
spinta
sganciabile
indicati
in orario**

App. N. 1

Art. 17.

Il testo del comma 12 a pagina 80 è sostituito dal seguente :

12. È ammesso che il treno M.L. anticipi il suo ricovero rispetto all'orario, purchè trovi il segnale di protezione relativo al proprio binario e senso di marcia disposto a via libera, oppure ne abbia avuta l'autorizzazione con ordine scritto.

* Appendice N. 1

Art. 18.

Il punto b) del comma 1 a pagina 83 è sostituito dal seguente :

b) per disposizione prevista dall'orario (intervalli d'orario);

App. N. 1

Il testo delle pagine 86 e 87 è sostituito dal seguente :

13. Gli agenti del Servizio Lavori o Impianti Elettrici che utilizzano l'interruzione devono assicurarsi che il treno che delimita o precede l'inizio dell'interruzione stessa sia effettivamente transitato, prima d'iniziare qualsiasi lavoro sulla linea, di togliere tensione o di far circolare treni materiali o carrelli.

14. L'agente autorizzato di cui al comma 3, almeno 5 minuti prima del termine dell'interruzione, deve trasmettere alla stazione designata dal programma il nulla osta per la ripresa della circolazione. Detta stazione viene così autorizzata a ripristinare al termine stabilito dal programma la circolazione sul binario interrotto, previo avviso alle altre stazioni del tratto interessato con il dispaccio :

FORMULA N. 34 — DALLE ORE ... (O DAL TRENO ...) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E ...

L'anzidetto limite di 5 minuti potrà essere maggiorato per particolari esigenze riconosciute dalle Divisioni dell'esercizio interessate.

15. Quando eccezionalmente per motivi di forza maggiore il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito l'agente di cui al comma 3 deve darne tempestivo avviso per iscritto o con fonogramma registrato, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione al dirigente della stazione cui avrebbe dovuto dare il benestare per la ripresa della circolazione. Gli agenti del Servizio Lavori o Impianti Elettrici devono comunque aver tempestivamente provveduto alla protezione del tratto interrotto od ingombro nei modi prescritti dal Regolamento segnali.

Il prolungamento dell'interruzione programmata è da considerarsi a tutti gli effetti come interruzione accidentale.

16. Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, l'agente di cui al comma 3 deve avvisarne per iscritto o con fonogramma registrato il dirigente della stessa stazione designata dal programma per la ripresa del normale servizio. Detto dirigente viene così autorizzato a ripristinare la circolazione previo avviso alla stazioni interessate con il dispaccio formula 34 preceduto dalla frase :

« PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI ... ».

17. Nella impostazione degli orari di servizio possono essere previsti, d'intesa fra gli uffici interessati, appositi periodi liberi da treni ordinari che sono denominati « *intervalli d'orario* ».

Riattivazione
dopo una
interruzione
programmata

Appendice N. I

Intervalli
d'orario

Durante tali intervalli, che sono esplicitamente elencati nell'orario di servizio, la circolazione può essere interrotta, a richiesta, per esigenze della manutenzione o per altre occorrenze, sul binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.

18. Di regola, e salve le eccezioni per treni in ritardo di cui al comma 19, punto d), nell'intervallo d'orario interessante un binario su linea a doppio non è prevista la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio, sul quale i treni circolano nel solo senso legale e col normale regime. Quando occorra la circolazione a binario unico, oltre alle norme del presente articolo, in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'art. 10.

19. Le modalità per la concessione e utilizzazione degli intervalli d'orario, nonché per la ripresa della normale circolazione, sono quelle indicate nei precedenti comma per le interruzioni programmate, con le varianti e norme particolari di cui in appresso:

a) la richiesta di utilizzazione dell'intervallo deve essere inoltrata, dall'agente autorizzato indicato nell'orario di servizio, almeno un'ora prima alla stazione prestabilita e la relativa conferma da parte di quest'ultima deve essere comunicata di regola almeno 15 minuti prima dell'ora prevista dall'orario per l'inizio dell'intervallo;

b) nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 4, nonché in quelli delle formule 32 e 33, deve essere usata la dizione «INTERVALLO D'ORARIO SULLA LINEA (O SUL BINARIO PARI O DISPARI) N. ... FRA ... E ...» in luogo di quella «INTERRUZIONE LINEA FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ...»;

c) salvo il caso in cui occorra la circolazione a binario unico, l'annuncio e le conferme di cui alle predette formule 32 e 33 sono limitati alle sole stazioni del tratto di intervallo;

d) per l'effettiva delimitazione degli intervalli di orario devono applicarsi norme analoghe a quelle previste dal comma 5, ma quando l'intervallo interessi un binario su linea a doppio, i treni in ritardo di cui all'ultimo capoverso di detto comma possono essere istradati sul binario rimasto in esercizio, con le norme di cui all'art. 10.

20. Il dirigente della stazione che per prima viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea deve immediatamente avvertire le stazioni del tratto interrotto con il dispaccio:

Appendice N. 1

**Interruzione
accidentale
della linea**

Art. 19.

Il testo del comma 1 e quello delle prime sette righe del comma 2 a pagina 89 è sostituito dal seguente :

1. La circolazione a binario unico su linea a doppio (circolazione nei due sensi su un solo binario) viene disposta con programma o attivata di iniziativa dei dirigenti per fatto accidentale (art. 18).

2. I bivi in linea eventualmente esistenti sul tratto esercitato a binario unico devono essere presenziati da un dirigente.

Le Divisioni Movimento devono preventivamente stabilire in relazione alle situazioni locali le modalità da osservare in attesa di tale presenziamento per l'evenienza di circolazione a binario unico.

Norme
generali

Appendice N. 1

Il testo della pagina 90 è sostituito dal seguente :

**Avvenio
alle stazioni**

8. La stazione designata dal programma oppure, nel caso di interruzione accidentale, quella che per prima ha rilevato in necessità del servizio a binario unico, deve avvisare le stazioni del tratto da esercitare a binario unico rispettivamente con le formule 82 o 83, precisando sempre il binario interrotto (pari o dispari) e completando la formula stessa con la frase:

« **TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI O PARI.** »

Le stazioni del tratto anzidetto devono confermare con il dispaccio formula 83 completandola con la frase di cui sopra e omettendo, se trattasi di interruzione accidentale, la frase « **COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ...** ».

Quando, durante un'interruzione nella quale sia stata prevista la circolazione nel solo senso legale, oppure durante un intervallo d'orario, occorre attivare la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio, il dirigente interessato deve avvisarne le stazioni del tratto interrotto con il dispaccio:

FORMULA N. 82-bis — **DURANTE INTERRUZIONE DI CUI AL PROGRAMMA N. ... DEL ... (oppure DURANTE L'INTERVALLO D'ORARIO N. ...) ATTIVARE CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO FRA ... E ... DAL TRENO ... — TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (O PARI).**

Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 83-bis — **INTESA CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO FRA ... E ... DAL TRENO ... — TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (O PARI).**

Tutti gli avvisi di cui al presente comma devono essere in ogni caso estesi alle stazioni capotronco attigue e al Capo Reparto Movimento.

6. Le stazioni che inoltrano treni nel senso illegale devono avvisare del servizio a binario unico, con apposito dispaccio, tutti i posti intermedi fino alla stazione successiva.

Nel caso in cui non sia stato possibile avvisare un posto intermedio munito di deviatori, il posto stesso deve essere considerato imprenziato agli effetti del comma 12-b) fino a che non si abbia conferma del suo preenziamento e che l'agente addetto sia a conoscenza del servizio a binario unico.

Quando non sia stato possibile avvisare un posto di blocco intermedio, al primo treno percorrente il binario nel senso illegale deve essere prescritto di arrestarsi al posto stesso per la consegna di copia del dispaccio di avviso.

Inoltre ogni stazione deve avvisare della circolazione a binario unico i posti di linea di cui all'art. 20 con le modalità ivi previste.

7. Su tutte le linee la circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata da stazione a stazione col regime del blocco telefonico.

Per il primo treno percorrente il binario nel senso illegale, nel dispaccio di richiesta e concessione di via libera

Appendice N. I

**Avviso
ai posti
intermedi
e di linea**

**Norme
per l'inoltro
dei treni**

Il testo del comma 9 a pagina 91 è sostituito dal seguente :

Appendice N. 1

9. I segnali fissi della linea e di protezione delle stazioni non hanno significato per i treni percorrenti il binario in senso illegale, salvo esplicito ordine delle stazioni interessate che devono riceverne conferma.

Circolazione ed avvisi ai treni

Art. 23.

Il testo del comma 21 a pagina 108 è sostituito dal seguente :

Ricognizioni
in linea

21. Sulle linee a doppio binario il dirigente che non riesca ad avere notizie di un treno atteso, può valersi di una locomotiva o altro mezzo disponibile in stazione per mandarlo in ricognizione del treno stesso sul binario legale, previ accordi, in quanto possibile, con la stazione successiva ed avvisi ai posti intermedi e di linea.

Previ specifici accordi tra le stazioni interessate con regolari dispacci, il mezzo di ricognizione può essere inoltrato dalla stazione limitrofa sul binario illegale.

Il mezzo in ricognizione, di cui può essere previsto il rientro nella stazione di partenza, deve circolare con le norme dei treni materiali e in ogni caso con marcia a vista e segnalazioni acustiche ripetute lungo il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati.

Appendice N. 1

Il testo del comma 22 a pagina 109 è sostituito dal seguente :

22. Sulle linee a semplice binario la ricognizione in senso opposto al treno di cui non si abbiano notizie può effettuarsi solo con l'invio di personale della stazione o della linea e, in quanto opportuno, con mezzi su strada senza mai ricorrere a mezzi su rotaia.

Appendice N. 1

Il testo del comma 24 a pagina 109 è sostituito dal seguente :

24. Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione ed avvisarne il dirigente. Questi ne avvertirà la stazione posta al di là della galleria.

In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti, in accordo con il personale di macchina, dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel il cui peso si avvicini alla prestazione massima della locomotiva oppure ridurre opportunamente il peso stesso.

Art. 25.

Le righe 6 e 7 del punto b) del comma 2 a pagina 113 sono sostituite dalle seguenti :

– la stazione debba funzionare come posto intermedio di blocco elettrico ;

Alla nota 5 del fac-simile del modulo M. 1 a pagina 143 la parola « notificare » deve essere sostituita con la parola « modificare ».

Modulo M. 3
ORDINE DI RALLENTAMENTO
 (art. 6/23)



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

Mod. M. 3
 (Color giallo canarino)

N. 00

Stazione di _____ (timbro) il _____ 19 _____

Si ordina al macchinista del treno..... (numero o sigla) di osservare i seguenti rallentamenti e le seguenti limitazioni per ingresso in binario deviato :

RALLENTAMENTO										INGRESSO IN BINARIO DEVIATO	
Nell'ambito della stazione di (a)	FRA LE STAZIONI di (e)	Fisso fra i cippi chilometrici (b)	Spostabile fra i cippi chilometrici (c)	Preceduto da fermata (d)	Seguito con (f)	Velocità Km/h (g)	Lunghezza (h)	Minuti (i)		(a)	
										Stazione	Velocità Km/h

- (a) Le prescrizioni vanno indicate in ordine progressivo rispetto alla marcia del treno.
- (b) Si indicheranno i due cippi che delimitano l'estesa del rallentamento.
- (c) Si potranno indicare due cippi non consecutivi distanti fra loro non più di 2 Km.
- (d) In caso affermativo scrivere « Si ». In caso negativo tracciare un breve tratto.

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni di rallentamento e di ingresso in binario deviato nelle stazioni.

Ogni biglietto consta di carte color giallo canarino, numerate progressivamente tre a tre, da compilarsi a decalco. Il modulo originale resta al macchinista che firma le altre due copie; di queste una deve essere consegnata al capotreno e l'altra, controfirmata pure dal capotreno, resta alla stazione.

Fa pagina 140 è sostituita dalla seguente :

AVVISO DI ATTIVAZIONE O CESSAZIONE DI RALLENTAMENTO (Art. 4/28)

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

Mod. M. 50

Reparto Movimento

Compartimento di _____ N. _____

A cominciare da _____ tren _____ dalle ore (*) _____ del _____

dovrà $\left\{ \begin{array}{l} \text{attivarsi} \\ (*) \text{ il seguente} \\ \text{cessare} \end{array} \right. \begin{array}{l} \text{dn preserversi} \\ (*) \text{ il seguente} \\ \text{prescritto} \end{array} \left\{ \begin{array}{l} \text{a tutti i treni} \\ (*) \\ \text{ai treni percorrenti il binario dei} \\ \text{a tutti i treni} \\ (*) \\ \text{ai treni percorrenti il binario dei} \end{array} \right. \begin{array}{l} \\ \\ \text{con M. 50 N.} \\ \\ \text{del} \end{array}$

Nell'ambito della stazione di	FRA LE STAZIONI DI	RALLENTAMENTO		Preceduto	Seguito	Car. pilota (8)	Velocità in Km/h		Lun- ghezza metri	Durata presunta - giorni
		Fisso fra i cippi chilometrici (1)	Spostabile fra i cippi chilometrici (2)	dn fermata (3)	Treni		Treni			
					ordinari		leggeri			

PERDITE TEMPI

TRENI	Minuti	TRENI	Minuti

ANNOTAZIONI

Motivo del rallentamento ed avvertenze _____

Le stazioni segneranno ricevuta _____

li _____ 19 _____

IL CAPO REPARTO MOVIMENTO

- (*) Cancellare l'indicazione che non serve. (1) Si indicheranno i due cippi che delimitano l'estesa del rallentamento. (2) Si potranno indicare due cippi non consecutivi distanti fra loro non più di 3 Km. (3) In caso affermativo scrivere « Si ». In caso negativo tracciare un breve tratto.

Serve al Capo Reparto Movimento per comunicare l'attivazione o la cessazione di un solo rallentamento alle stazioni capotronco, a quelle origine di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, a quelle ove si cambia il foglio di corsa, nonché alle stazioni attigue al tratto interessato.

La pagina 141 è sostituita dalla seguente :

La pagina 144 è sostituita dalla seguente :

Modello M. 6

AVVISO AI TRENI DELLA RIDUZIONE DEL SERVIZIO A BINARIO UNICO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO (art. 19/10).



Mod. M. 6

(colore ceruleo)

**MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO**

N. 00

Stazione..... Al treno..... del..... 19.....
(timbro)

Per i treni circolanti sul binario

ILLEGALE

Per interruzione binario viaggiate da.....
(pari o dispari)
a sul binario illegale.

Marcia a vista in arrivo e fermata a

Fermate prima del deviatore di ingresso di.....

AL PRIMO FRENO - In testa al mezzo di trazione segnale rosso a destra o facale destro
a luce rossa.

- Marcia a vista e fischi ripetuti nell'avvicinarsi ai tratti di lavoro
preceduti dalla apposita tabella « S ».

Per i treni circolanti sul binario

LEGALE

Binario..... interrotto fra e
(pari o dispari)

Sul tratto stesso servizio effettuato nei due sensi su binario unico percorrendo binario dei (ed occorrendo) Fermate a.....
(pari o dispari)

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

N. B. - Cancellare le preserizioni che non occorrono.

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni relative alla circolazione a binario unico sulle linee a doppio binario.

Ogni bollettario consta di carte color ceruleo, numerate progressivamente tre a tre, da compilarsi a decalco.

Il modulo originale resta al macchinista che firma le altre due copie : di queste una deve essere consegnata al capotreno e l'altro, controfirmata pure dal capotreno, resta alla stazione.

Il testo delle formule n. 32, 33 e 34 a pagina 151 è sostituito dal seguente:

Interruzione programmata della circolazione

(32) — OGGI... HA LUOGO INTERRUZIONE LINEA (o BINARIO PARI o DISPARI) FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ... (ed occorrendo: TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (o PARI).

(33) — INTESO INTERRUZIONE LINEA (o BINARIO PARI o DISPARI) FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ...
Art. 18₄, 19₅).

(32-bis) — DURANTE INTERRUZIONE DI CUI AL PROGRAMMA N. ... DEL... (oppure: DURANTE INTERVALLO D'ORSARIO N. ...) ATTIVASI CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO FRA ... E ... DAL TRENO ... — TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (o PARI).

(33-bis) — INTESO CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO FRA... E ... DAL TRENO ... — TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (o PARI). (Art. 19₆)

(34) — DALLE ORE ... (o DAL TRENO ...) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E ... (Art. 18₇)

Appendice N. I

I N D I C E

Pag. 15 - Spinta (locomotiva -) modificare 21₄ a 16₃₀

in 16₄ a 16₃₀

Prima dell'indice degli articoli deve essere inserita la seguente pagina :

Registrazione delle Appendici che modificano il presente Regolamento.

1	Appendice n. 1
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	