



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

REGOLAMENTO
PER LA
CIRCOLAZIONE DEI TRENI

EDIZIONE 1962

POLIGRAFICA F. SALVATI - FOLIGNO
F.lli Pozzo - Salvati - Gros Monti & C. - S. p. a. - TORINO

G. G. G. G.



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

REGOLAMENTO
PER LA
CIRCOLAZIONE DEI TRENI

EDIZIONE 1862

POLIGRAFICA F. SALVATI - FOLIGNO
F.lli Pozzo - Salvati - GROS MONTI & C. - S. p. a. - TORINO

INDICE DEGLI ARTICOLI

Art.		Pag.
1.	Disposizioni generali	19
» 2.	Linee e treni	» 19
» 3.	Regimi di esercizio. Prescrizioni	» 23
» 4.	Itinerari e dispositivi di sicurezza	» 29
» 5.	Servizio scambi e segnali	» 33
» 6.	Arrivo, partenza e percorso dei treni	» 37
» 7.	Manovre e stazionamento dei rotabili	» 45
» 8.	Precedenze	» 49
» 9.	Incroci	» 51
» 10.	Treni ordinari periodici	» 58
» 11.	Treni straordinari ad orario prestabilito	» 59
» 12.	Treni straordinari ad orario libero	» 66
» 13.	Treni supplementari	» 68
» 14.	Soppressione, fusione e sostituzione di treni	» 70
» 15.	Anticipo nella corsa dei treni	» 72
» 16.	Locomotive isolate e di rinforzo. Treni senza scorta di movimento	» 74
» 17.	Treni materiali e carrelli	» 78
» 18.	Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario	» 83
» 19.	Circolazione a binario unico su linea a doppio binario	» 89
» 20.	Rapporti fra stazioni e posti di linea	» 93
» 21.	Guasti del blocco elettrico e delle telecomunicazioni. Pilotaggio	» 93
» 22.	Servizio in tempo di neve	» 102
» 23.	Ritardi e anomalie nella corsa dei treni	» 104
» 24.	Locomotive di riserva. Soccorso ai treni	» 110
» 25.	Disabilitazione delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee	» 113
» 26.	Impianti gestiti da assuntori	» 119
» 27.	Marcia privilegiata. Regimi speciali di sicurezza	» 122
Allegato I - Determinazione delle precedenze d'orario		» 125
»	II - Determinazione degli incroci d'orario e di fatto	» 127
»	III - Principali documenti interessanti la circolazione dei treni	» 133
Formule dei dispacci di movimento		» 145

	ART.
Avviso di partenza alla stazione d'incrocio	9 ₉
di incrocio ai treni interessati	9 _{15 a 22}
Binario deviato (ricevimento in —)	6 ₁₀
di circolazione	2 ₆
di corsa	2 ₆
di ricevimento	4 _{1, 6, 9, 10, 13 a 15, 9^{ss}}
legale	2 ₁
illegale	2 _{1, 19, 21, 6 a 9, 14 a 16}
secondario	2 ₆
tronco o parzialmente ingombro (ingresso in —)	6 _{13 a 15}
Bis (treni —) Vedi: Supplementari	—
Bivi	2 ₈
Blocco elettrico	3 _{6, 9, 21}
(guasto del —)	21
manuale (spostamento incrocio col solo consenso di —)	21 _{3, 4}
telefonico	3 _{6, 7}
Cantieri (informazioni chieste dai —)	20 ₁₄
collegati permanentemente col dirigente il movimento	20 _{2 a 6, 11, 12}
collegati permanentemente col dirigente il movimento (avvisi al —)	20 ₁₁
collegati permanentemente col dirigente il movimento (mancata trasmissione degli avvisi ai —)	20 ₁₂
con protezione autonoma	20 _{15, 16}
di lavoro	2 _{12, 20}
in linea (rapporti fra stazione e —)	20
non collegati permanentemente col dirigente il movimento	20 _{7 a 10}
Capotronco (stazioni)	2 _{3, 5}
Carrelli	17 _{18 a 21}
(circolazione su binario interrotto)	17 _{20, 21}
Cava (binari di —)	17 ₁₃

	ART.
Circolazione treni a binario unico su linee a doppio (avviso ai treni in caso di —)	19 _{9 a 13}
a binario unico su linee a doppio (norme per l'inoltro dei treni)	19 _{7, 8}
affidati al solo guidatore	16 _{17 a 20}
materiali in periodo di interruzione	17 _{20, 21}
sul tratto di lavoro	17 _{5 a 9}
negli intervalli stabiliti per la revisione e la manutenzione della linea	18 _{17 a 19}
nell'intervallo di sospensione del servizio sulla linea	25 _{18 a 28}
senza scorta di agenti del movimento	16 ₁₆
straordinari ad orario libero	12
su linee affiancate	14 ₇
sul binario illegale	19, 21 _{6 a 9, 14 a 16}
treno spartineve	22 _{3, 4}
Collegamento di sicurezza	4 ₉
Conferma annuncio treni straordinari ad orario prestabilito	11 _{9 a 14}
supplementari	13 ₆
avviso al treno effettuazione treno straordinario	11 ₂₀
Consegna fra dirigenti	3 ₃
Deviatori delle assuntorie	26 _{4, 5}
in linea	4 ₁₂
Dimezzamento treni	23 _{13, 19, 23}
Diramazione (stazioni di —)	2 _{4, 5}
Dirigente centrale	3 ₁₂
il movimento	3 ₁
unico	3 ₁₀
Dirigenza del movimento (ripartizione fra vari agenti)	3 ₂
(agenti che può avocarla a sé)	3 ₄
Disabilitazione delle stazioni	25
(annullamento del periodo di — durante le manovre)	22 ₅

	ART.
	25 ₁₂
Disabilitazione delle stazioni (raggio ai treni)	25 _{10 a 14 21}
accidentale delle stazioni	25 _{5 a 9 12 a 14 21}
programmata delle stazioni	6 _{26 27}
Dispacci di giunto e partenza	3 ₅
Dispaccio	3 ₅
di movimento	4 ₁₃
Dispositivi di turbobloccazione degli scambi	3 _{6 a 9 21_{1 a 5}}
Distanziamento treni	
in caso di mancato funzionamento del blocco elettrico	21 ₁
in caso di interruzione delle telecomunicazioni	21 _{2 a 5}
Documenti interessanti la circolazione dei treni (fac-simile)	All. III
Effettuazione treni periodici (treni da avvisarsi)	10 ₂
• straordinari ad orario libero (mancato annuncio)	12 ₆
• straordinari ad orario prestabilito	11
• straordinari ad orario prestabilito (autorizzazione —)	11 _{1 2}
• straordinari ad orario prestabilito (conferma —)	11 _{9 a 14}
• straordinari ad orario prestabilito (richiesta locomotiva e squadra per —)	11 ₃
• straordinari ad orario prestabilito (mancato annuncio —)	11 _{12 a 15}
• straordinari ad orario prestabilito (mancanza conferma —)	11 _{13 a 14}
• straordinari ad orario prestabilito (avvisi ai treni)	11 _{18 19}
• supplementari	13
• (conferma —)	13 ₆
• (manutenza conferma —)	13 ₇
• (treni da avvisarsi —)	13 ₆
Fermascambi di sicurezza	4 ₈

	ART.
Fermate dei treni (prescrizione)	6 ₁₈
• • • (riduzione durata)	15 ₁₃
• • • (soppressione)	6 ₁₉
• • • ai segnali di protezione (proseguimento dopo —)	6 ₃
• • • che non l'hanno prescritta	6 _{18 26₁₁}
• • • in linea	23 _{6 13}
• ridotta dei treni	8 _{20 19₁₁}
• facoltativa	6 ₂₁
Fermate	2 ₉
Foglio di corsa (compilazione)	3 _{16 a 18}
Fusione treni	14 ₅
Gallerie (deficienza ventilazione)	23 _{23 a 25}
Giornalieri (treni —)	2 _{14 11₂₂}
Giunto (dispaccio di —)	6 _{26 17₁₄}
Guasto ai segnali	5 ₁₈
• del blocco elettrico e delle telecomunicazioni	21
Incroci	2 _{4 9}
• (annullamento in caso di pilotaggio)	21 ₁₁
• (determinazione ed indicazione in orario degli —)	All. 11
• (linee in cui il personale dei treni controlla gli —)	9 ₁₁
• (linee in cui il personale dei treni non controlla gli —)	9 ₁₀
• (spostamento degli —) Vedi: Spostamento di incrocio	—
• con treni materiali	17 ₈
• con treni periodici (avviso ai treni che hanno —)	10 ₂
• • • straordinari ad orario libero	12 ₄
• dei treni con la locomotiva di rinforzo che sul doppio binario abbandona il treno in linea, ricoverandosi in senso illegale	16 ₁₄
• in caso di circolazione a binario unico su linee a doppio	19 ₃
• nelle stazioni limite	9 _{20 a 22}
• senza fermata del treno che arriva per ultimo	9 ₁₂

	ART.
Instrucio (accertamento arrivo treni incrocianti nelle stazioni di --)	9 ₁₄
(arrivo nella stazione di --)	6 ₄ , 9 ₁₄ 21
(avviso ai treni interessati)	9 ₁₅ a 22
(avviso di partenza alla stazione di --)	9 ₉
con treno straordinario (conferma dell'avviso di --)	11 ₂₀
Indipendenza dell'itinerario	4 ₆
Interruzione (circolazione treni materiali in periodo di --)	17 ₂₀ 21
Interruzione accidentale (avviso alle stazioni)	18 ₂₀ 22, 19 ₅
(avviso ai posti intermedi e di linea)	19 ₆
(ripristino del servizio a doppio binario dopo --)	18 ₂₃ , 19 ₁₄ 15
della linea	18 ₂₀ 21 23
di un binario su linea a doppio	18 ₂₂ 23, 19
bioco elettrico	21
telecomunicazioni	21
di un binario su linea a doppio (avviso ai treni in caso di --)	19 ₉ a 13
di un binario su linea a doppio (regime di circolazione in caso di --)	19 ₇ 15
Interruzione programmata (avviso alle stazioni)	18 ₄ , 19 ₅
(avviso ai posti intermedi e di linea)	19 ₆
(compiti degli agenti che utilizzano l'--)	18 ₁₂ 13
(limitazione e divieti)	18 ₉ a 11
(ripristino del servizio a doppio binario dopo --)	18 ₁₄ a 16, 19 ₁₄ 15
della linea	18 ₁ a 5, 9 a 16
di un binario su linea a doppio	18 ₁ a 4, 6 a 16
Interruzioni di circolazione	18
Interruzioni periodiche nel transito dei treni stabilite in orario per speciali lavori - Vedi: Intervalli d'orario.	—
Intervalli d'orario	18 ₁₇ a 19

	ART.
Itinerari (predeposizioni e liberta --)	5 ₃ a 8
deviati	4 ₇
Itinerario di arrivo	4 ₂
di partenza	4 ₄
di transito	4 ₅
Linea non preavvisata (inoltre treni)	11 ₁₂ 15
Linee	2 ₁ a 3
Locomotiva di rinforzo	16 ₃ a 15 20
di riserva	24
di soccorso - Vedi: Soccorso.	—
di spinta	16 ₄ a 15 20
(avviso alle stazioni e posti)	16 ₆ 9 10
per treni straordinari (richiesta --)	11 ₃
Locomotive isolate o considerate tali	16 ₁ 2
Macchinista (mancanza o caso di malore del --)	23 ₂₆ 27
Manovra dei segnali fissi	5 ₉ a 13
Manovre (binario indipendente rispetto le --)	7 ₂
(modalita di esecuzione delle --)	7 ₁₁ a 13
(protezione delle --)	7 ₃ 4
(punto protetto rispetto le --)	7 ₁₀
(sospensione rispetto treni)	7 ₅ a 8
sui deviatoi dalla parte dell'uscita del treno atteso	7 ₉
nelle assuntorie	26 ₉ 10
Marcia a vista	6 ₆ a 14 17, 8 ₄ 5, 11 ₁₂ 13, 16 ₁₉ , 17 ₅ 11, 19 ₁₀ , 20 ₁₂ , 21 ₄ 12 15, 23 ₂₁ , 24 ₁₀ , 25 ₁₉
Marcia privilegiata	27 ₁ 2
(avviso alle stazioni)	27 ₁
(avviso ai treni)	27 ₁
Materiali (anticipo sull'orario dei treni --)	17 ₁₂
(circolazione in periodo di interruzione)	17 ₂₀ 21
(dimezzamento treni --)	17 ₁₇

	ART.
Materiali (norme specifiche per i treni —)	17 ^{15 a 17}
(orario dei treni —)	17 ^{2 a 4}
(protezione dei treni —)	17 ^{9 a 21}
(regime di circos. sul tratto di lavoro dei treni —)	17 ^{5 a 9}
(ricovero dei treni —)	17 ^{10 a 14}
(segnalazione dei treni —)	17 ⁵
(treni —)	17 ^{1 a 17 20 21}
Modifica itinerari	5 ¹⁷
Movimenti di treni	5 ^{9 a 13}
contemporanei di treni	4 ^{14 15}
Neve (servizio in tempo di —)	22
Orario (ammissibilità di anticipare sull'—)	15
(divieto anticipare sull'—)	6 ¹¹ , 16 ² , 20 ^{12 c} , 13
libero (treni straordinari ad —)	2 ¹⁴ , 12
treni materiali	17 ^{2 a 4}
Ordinari (treni —)	2 ¹⁴
Ostacolo prima del binario di ricevimento	6 ¹³
sul binario di ricevimento	6 ¹³
Partenza (dispaccio di —)	6 ²⁷
(itinerario di —)	4 ⁴
(ordine dato dal capotreno)	6 ⁸
(ordine dato dal dirigente)	6 ⁷
dei treni	6
Passaggi a livello	2 ¹² , 6 ^{16 17} , 7 ⁴
Vedi anche: Posti fissi della linea.	17 ⁵ , 20 ¹³ , 25 ¹⁹
Percorso dei treni	6
Periodici (treni —)	10
Vedi anche: Effettuazione treni periodici.	
Personale di macchina (obblighi del — nelle stazioni)	6 ^{2 a 5}
di scorta (obblighi del — nelle stazioni)	6 ^{6 a 8}
di stazione (obblighi del — nelle stazioni)	6 ^{6 a 8}
Peso treni (riduzione —)	23 ²⁴

	ART.
Peso treni (riduzione chiesta dal macchinista)	23 ⁴
Pilotaggio dei treni su binario unico di linea a doppio	19 ³ , 21 ^{6 a 9 14 a 16}
dei treni su linea a semplice binario	21 ^{6 a 13}
Posti di blocco intermedi	2 ⁷
Posti di movimento	2 ⁴
Posti fissi della linea (avvisi ai —)	20 ^{11 13} , 24 ⁹
(mancata trasmissione degli avvisi ai —)	20 ^{12 13}
(marcia a vista in corrispondenza di —)	6 ¹⁷
(rapporti fra stazione e —)	20
Posti intermedi e posti di linea	2 ¹²
Vedi anche: Passaggi a livello e posti fissi della linea.	
Precedenze	2 ⁴ , 8
(determinazione ed indicazione in orario delle —)	All. 1
(spostamento di —) Vedi: Precedenze anormali.	
anormali	8
anormali (avviso alle stazioni)	8 ^{3 5}
(mancato avviso alle stazioni)	8 ^{4 5}
con occupazione del binario illegale	8 ⁶
normali	8 ¹
Prescrizioni di movimento	3 ^{14 15}
(a voce o per telefono)	3 ¹⁵
al macchinisti	3 ^{19 20}
(al treno da parte della stazione che compila f. c.)	3 ^{16 a 18} , 11 ¹⁸
al capotreno	3 ¹⁹
Presenzamento dei treni nelle stazioni	6 ⁶
Programma di interruzione	18 ^{3 a 16}
Protezione treni in retrocessione	23 ^{8 10 11}
treni fermi od a velocità ridotta in linea	16 ¹⁹ , 23 ^{6 16}
treni nelle assuntorie	26 ⁷
treni nelle stazioni disabilitate	25 ⁴
Rallentamento	6 ^{23 a 25}

	ART.
Regime di treno con staffetta	27 ₃
speciale	27 ₃
speciale	3 ₆
Regimi di circolazione	23 _{8 a 12}
Retrocessione dei treni	25 _{13 14}
Riabilitazione delle stazioni	25 _{18 a 20}
Riattivazione anticipata della circolazione	18 _{14 a 16}
della circolazione dopo una interruzione programmata	18 ₂₃
della circolazione dopo una interruzione accidentale	6 ₁₀
Ricevimento treni in binario deviato	6 _{13 a 15}
tranco o parzialmente ingombro	23 _{21 22}
Riconoscimento in linea	23 _{17 18}
Ricongiungimento treno spezzato in linea	17 _{10 a 14}
Ricovero del treno materiale	16 _{3 a 15 20}
Rinforzo (locomotiva di —)	16 _{4 a 15 20}
in coda (locomotiva di —)	19 _{14 15}
Ripristino del servizio a doppio binario	24
Riserva (locomotiva)	23
Ritardo dei treni	12 ₅
Segnalazione treni straordinari ad orario libero	11 ₁₇
prestabilito	13 ₅
supplementari	5 ₁₈
Segnali (di protezione e partenza) guasti	5 _{9 a 13 16}
(manovra dei — nelle stazioni)	26 _{6 7}
fissi delle assuntorie	25 _{24 5 7 14}
stazioni disabilite	23 ₄
di protezione (obbligo evitare soste ai —)	4 ₉
Sicurezza (collegamento di —)	4 ₃
(fermascambi di —)	3 _{10 a 13}
Sistemi particolari di esercizio	23 _{5 22} 24 _{4 a 7}
Soccorso locomotiva (richiesta —)	

	ART.
Soccorso locomotiva (invio —)	24 _{8 a 10}
Soppressione fermata dei treni	6 _{10 15 17 14}
treni	14 _{1 5 4}
(conferma)	14 ₂
(mancata conferma)	14 ₃
Sospensione del servizio (annullamento del periodo di — durante le navicate)	22 ₃
sulle linee	25 _{11 a 21}
(ristattivazione anticipata della circolazione)	25 _{18 a 20}
Sostituzione treni	14 ₆
Spartineve (treno —)	22
Spezzamento dei treni	23 _{14 a 20}
Spinta (locomotiva di —)	21 _{4 a 15 20}
Spostamento di incrocio	9 _{3 a 8} 15 ₉ 21 _{1 4}
(accezzazione proposta —)	9 ₄
(avviso ai treni)	9 _{15 a 19}
(avviso alle stazioni)	9 ₉
(mancata conferma dell'avviso ai treni)	9 ₁₃
(rifiuto proposta —)	9 ₄
Spuntamento precedenza - Vedi: Precedenze annuali	—
Squadra personale di scorta treni (richiesta —)	11 ₃
Staffetta (regime di treno con —)	21 ₃
Stazionamento dei rotabili	7 _{14 a 16}
veicoli nelle assuntorie	26 ₈
Stazioni	2 ₄
capotrunko	2 ₃
di diramazione	2 ₃
di passaggio fra il doppio e il semplice binario	2 ₃
disabilitate	2 ₁₁ 25
limite	9 _{20 a 22}

	ART.
Supplementari (treni —)	2, 14, 13
<i>Vedi anche: Effettuazione treni supplementari.</i>	
<i>(annuncio, conferma, effettuazione, segnalazione) Vedi: alle voci corrispondenti.</i>	
<i>(scambio di materiali fra treno normale e il suo suppl. tentare)</i>	
	13, 8 a 10
Straordinari (treni —)	2, 14, 11, 12
<i>Vedi anche: Effettuazione treni straordinari.</i>	
ad orario libero (treni —)	12
prestito (treni —)	11
Telecomunicazioni (guasto delle —)	21
Telefono - <i>Vedi: Telecomunicazioni.</i>	—
Telegrafo - <i>Vedi: Telecomunicazioni.</i>	—
Tradotte	2, 15
Transito (itinerario di —)	4, 5
Tratto di lavoro dei treni materiali	17, 23, 5 a 17, 20, 21
Traversa limite (ricovero dei treni entro la —)	4, 2
Treni	2, 13
<i>Vedi anche: Circolazione treni ed effettuazione treni.</i>	
(classificazione —)	2, 14
affidati al solo guidatore	18, 17 a 20
senza scorta di movimento	16, 16
sulle linee negli intervalli di sospensione del servizio	25, 15 a 21
Uscita (zona di —)	4, 3
ingombra (ricevimento treni su binario con —)	6, 4, 13, 14, 9, 14, 21
Velocità dei treni	6, 1
(macchinista che non può mantenere la velocità d'orario)	23, 5
all'entrata nelle stazioni	6, 10
Ventilazione deficiente in galleria	23, 23 a 25
Visita impianti	5, 1
dopo un periodo di impresenziamento	25, 21, 28, 3
Zona di uscita	4, 3

REGOLAMENTO
PER LA
CIRCOLAZIONE DEI TRENI

Art. 1.

Disposizioni generali

1. Le norme del presente Regolamento sono integrate dal Regolamento segnali nonchè dalle Disposizioni ed Istruzioni particolari di servizio e, per quanto occorra, da norme specifiche emanate dai Servizi e dalle Divisioni di esercizio competenti.

2. Il personale addetto alla circolazione dei treni, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivantigli dalle norme di cui al comma 1, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.

3. Nei casi non previsti ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.

Art. 2.

Linee e treni

1. La circolazione ferroviaria si svolge su linee a uno o più binari. Linee

Le linee a *semplice binario* sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi sull'unica sede disponibile.

Le linee a *doppio binario* sono attrezzate per la circolazione dei treni sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia. Detto binario è denominato *legale*. Quando

eccezionalmente i treni percorrono il binario di destra, si dice che essi viaggiano su binario *illegale*.

2. Norme particolari di circolazione possono essere impartite dai Servizi o dalle Divisioni dell'esercizio, per linee a doppio binario che siano specialmente attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi, nonchè per complessi a tre binari.

3. Le linee sono divise in tronchi delimitati da stazioni capotronco.

Lungo le linee esistono località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni.

Stazioni

4. Diconsi stazioni le località di servizio, normalmente delimitate da segnali di protezione, che regolano la circolazione dei treni e sono munite di impianti atti ad effettuare le precedenza fra treni nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto.

Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate *posti di movimento*.

Una stessa stazione può comprendere più posti di movimento.

Le stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza sono indicate, con apposito segno distintivo, nell'orario di servizio.

5. Fra le stazioni si distinguono le:

— stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee;

— stazioni di passaggio fra il doppio ed il semplice binario;

— stazioni capotronco, che delimitano un tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione.

Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata *capotronco principale*.

In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.

6. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari di *circolazione* (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i binari *secondari* (non adibiti normalmente al movimento dei treni).

Vengono denominati binari di *corsa* i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione. Tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati di regola per il transito dei treni senza fermata.

7. Fra due stazioni successive possono esistere posti di servizio, muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni, che vengono denominati *posti di blocco intermedi*.

Posti di blocco intermedi

8. Sono denominati *bivi* le località di servizio protette da segnali fissi, situate fuori delle stazioni e da cui si diramano due o più linee.

Bivi

9. Sono denominate *fermate* le località, adibite al servizio pubblico, che di regola non intervengono nel distanziamento dei treni e in cui non si possono effettuare incroci e precedenza di treni. Le fermate possono anche non essere presentiate.

Fermate

10. Sono denominate *assuntorie* le stazioni e fermate affidate ad agenti con particolare stato giuridico (assuntori), riconosciuti idonei con apposito esame.

Assuntorie

11. Sono stazioni *disabilitate* le stazioni temporaneamente non presentiate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci o precedenza di treni.

Stazioni disabilitate

12. Sono denominati *posti intermedi* le località di servizio definite ai comma dal 7 all'11.

Posti intermedi e posti di linea

Sono denominati *posti di linea* i posti fissi per la custodia (1) dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate), gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dalle Divisioni Lavori, nonché i cantieri di lavoro (2) che si siano annunciati al dirigente di una stazione.

I posti intermedi che manovrano passaggi a livello sono assimilati ai posti di linea per quanto riguarda il servizio dei passaggi a livello stessi.

Treni

13. Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce treno qualsiasi mezzo di trazione (3), con o senza veicoli, che debba viaggiare da una ad altra località di servizio o che parta da una località per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella località stessa.

La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza dalla località di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella località terminale di esso. Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle località di servizio deve considerarsi manovra.

Ogni treno è accompagnato da determinati documenti, indicati nelle Istruzioni per il servizio del personale di scorta ai treni.

Classificazione

14. I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari.

a) Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'orario di servizio.

(1) Agli effetti del presente Regolamento si considerano custodie i passaggi a livello il cui servizio sia effettuato, sul posto o con manovra a distanza, a cura dell'Azienda ferroviaria.

(2) Con la denominazione di *conchiere* si intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo su binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella « S » stabilita dal Regolamento segnali.

(3) Esclusi i carrelli circolanti con le norme di cui all'apposita Istruzione.

I treni ordinari dei quali non è prevista la circolazione tutti i giorni per l'intera durata dell'orario sono denominati *periodici*.

b) Sono *straordinari* quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte.

Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad *orario libero*).

Diconsi *giornalieri* i treni straordinari che per disposizione delle Divisioni Movimento debbano circolare giornalmente per un periodo determinato o fino ad avviso contrario.

c) I treni *supplementari* sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.

15. Per lo scambio di materiale fra stazioni, scali, raccordi od altri impianti di una stessa località, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominati *tradotte*. Per la circolazione delle tradotte apposite istruzioni possono essere impartite dalle Divisioni Movimento, in base alle situazioni locali di esercizio.

Tradotte**Art. 3.****Regimi di esercizio - Prescrizioni**

1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un *dirigente il movimento* che deve essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo.

Dirigenza del movimento

Le caratteristiche specifiche di impianto e di esercizio della stazione devono risultare dal « Registro delle disposizioni di massima ».

2. Nelle stazioni ove la dirigenza del movimento è temporaneamente ripartita fra vari agenti, devono essere stabiliti in modo preciso i limiti delle singole attribuzioni, nonché i rapporti fra i vari dirigenti, per il coordinamento delle loro iniziative e per la determinazione delle responsabilità individuali.

3. I dirigenti durante il loro turno di servizio devono compilare i prescritti documenti di stazione, in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione.

Prima di lasciare il servizio, il dirigente cessante deve compilare consegne scritte in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurare prontamente la continuità. Le consegne devono essere firmate dai dirigenti interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.

Il dirigente cessante risponde delle conseguenze di consegne inesatte od incomplete. Deve però rispondere delle conseguenze anche il subentrante quando risulti che avrebbe potuto, nell'espletamento delle sue mansioni, avvedersi delle irregolarità di consegna e provvedere al riguardo.

4. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica o funzioni superiori al dirigente — purchè abilitato al servizio movimento — può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il dirigente stesso.

5. Nel presente Regolamento, con il termine *dispaccio*, quando non sia diversamente stabilito, si intende sempre una comunicazione firmata, registrata e trasmessa secondo le norme dell'Istruzione per il servizio del telefono e del telegrafo.

Dispacci

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

6. La circolazione dei treni può essere regolata:

Regimi di circolazione

a) col regime del blocco telefonico (1);

b) col regime del blocco elettrico (manuale od automatico).

7. Sulle linee esercitate col regime del blocco telefonico ciascuna stazione può licenziare un treno solo dopo aver chiesto ed ottenuto per il treno stesso, mediante appositi dispacci, la via libera dalla successiva stazione abilitata.

Blocco telefonico

La richiesta deve essere effettuata quando è prossima l'ora di partenza o di transito del treno interessato.

Se il treno deve essere inviato a seguito di altro nello stesso senso sul medesimo binario, si adotta il dispaccio:

FORMULA N. 1 — SEGUITO TRENO... CHIEDO INVIARE TRENO...

Se la via libera deve essere richiesta rispetto ad un treno intercalato in senso opposto sul medesimo binario, si adotta il dispaccio:

FORMULA N. 2 — DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO... CHIEDO INVIARE TRENO...

La stazione che riceve il dispaccio di richiesta può accordare la via libera, a seguito di un treno inviato nello stesso senso, solo quando quest'ultimo sia giunto in essa completo. All'uopo adotterà il dispaccio:

FORMULA N. 3 — VIA LIBERA TRENO...

La stazione che accorda una via libera rispetto ad un treno intercalato in senso opposto sul medesimo binario deve subordinarla anche alla condizione che quest'ultimo

(1) Per la trasmissione dei relativi dispacci può eccezionalmente farsi uso del telegrafo.

treno sia giunto nella stazione richiedente. All'uopo adotterà il dispaccio:

FORMULA N. 4 — GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO...
VIA LIBERA TRENO...

La stazione che riceve il dispaccio di via libera così condizionata deve attendere che il treno in senso opposto le sia giunto completo, prima di licenziare il proprio treno.

8. Sulle linee a doppio binario esercitate col regime del blocco telefonico possono essere eccezionalmente previsti, previa autorizzazione dei Servizi dell'esercizio 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 Divisioni Movimento, 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.

Le norme particolari per l'esercizio col regime del blocco elettrico (manuale od automatico) formano oggetto di apposite Istruzioni.

10. Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un dirigente unico che vi provvede in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico.

11. I servizi dell'esercizio possono 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

Blocco
elettrico

Sistemi
particolari
di esercizio

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 di impianti, 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 può essere omissa il presenziamento in loco.

I Servizi o le Divisioni dell'esercizio interessati devono impartire le occorrenti disposizioni specifiche.

14. Sono prescrizioni di movimento tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano la circolazione dei treni.

Prescrizioni
di
movimento

15. Le prescrizioni di movimento che non risultano nell'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (allegato III) o con dispaccio.

Quando dall'indicazione di un segnale fisso o per l'intervento di un dispositivo di consenso elettrico (1) si possa accertare tempestivamente ai fini della sicurezza che l'ordine dato sia stato regolarmente eseguito, l'ordine stesso può essere impartito verbalmente o, se dato per telefono, se ne può omettere la registrazione.

Ordini verbali riguardanti la circolazione dei treni possono essere inoltre ammessi per casi specifici contemplati dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio.

16. Salve le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta alla stazione che compila il foglio di corsa del treno di impartire al personale del treno stesso le prescrizioni che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino

Prescrizioni
ai treni

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

a quella dove si cambia il foglio di corsa. Le stazioni interessate devono pertanto comunicare con apposito dispaccio alla stazione che compila il foglio di corsa le prescrizioni occorrenti e riceverne conferma. Per le prescrizioni a carattere permanente, le anzidette comunicazioni saranno trasmesse una volta tanto, salve le eccezioni specificatamente previste.

17. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, la stazione che compila il foglio di corsa, quando non abbia potuto provvedere direttamente o quando la necessità della prescrizione sia sopravvenuta dopo la partenza del treno, deve darne incarico con apposito dispaccio ad altra opportuna stazione, ricevendone conferma.

18. Le Divisioni Movimento possono stabilire che le prescrizioni fatte dalla stazione che compila il foglio di corsa si riferiscano soltanto al tratto compreso fra la stessa ed una determinata stazione capotreno intermedia, la quale in tal caso deve provvedere alle prescrizioni per il tratto successivo ai sensi dei commi 16 e 17.

19. E' 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.

Itinerari e dispositivi di sicurezza

1. Per binario di ricevimento si intende il binario, delimitato generalmente da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.

Binario di ricevimento

2. L'itinerario di arrivo di un treno s'intende delimitato come segue:

Itinerario di arrivo

a) arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza — l'itinerario si estende dal segnale di 1° categoria di protezione fino al segnale di partenza;

b) arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari — l'itinerario si estende dal segnale di 1° categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatore, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

Quando il segnale di protezione è di 2° categoria l'itinerario di arrivo ha inizio dal punto protetto dal segnale stesso.

3. I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tenpestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.

Per l'arrivo del treno su binario passante si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme emanate dai Servizi dell'esercizio, i deviatori compresi in una zona di sicurezza detta zona di uscita, oltre il termine dell'itinerario definito al comma 2.

4. L'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea.

Itinerario di partenza

I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.

Itinerario di transito

5. L'itinerario di transito di un treno senza fermata, comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.

Indipendenza

6. I deviatori sui binari laterali a quello percorso dal treno devono di regola essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso, rispetto agli altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale e rispetto a fughe accidentali di veicoli, secondo le specifiche norme emanate dai Servizi dell'esercizio.

Itinerari devianti

7. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'orario di servizio.

Fermascambi di sicurezza

8. Sono *fermascambi di sicurezza* i dispositivi di assicurazione dell'ago al conrago dei tipi esplicitamente designati dal Servizio Impianti Elettrici.

Tutti i deviatori delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni viaggiatori, nonché tutti i deviatori dei bivi, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.

In mancanza o in caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza, i deviatori incontrati di punta dai treni devono essere presenziati e ai treni stessi deve prescriversi riduzione di velocità a 60 Km/h, salve le ulteriori specifiche disposizioni.

Collegamento di sicurezza

9. Il *collegamento di sicurezza* è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatori od eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

a) per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatori e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;

b) per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.

10. I deviatori sul binario di corsa, incontrati di punta dai treni e protetti da segnale di 1^a categoria preceduto da segnale di avviso, devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con quest'ultimo segnale.

Quando tali collegamenti vengano eccezionalmente a mancare deve prescriversi ai treni interessati di non superare sugli scambi la velocità di 60 Km/h, salve le ulteriori specifiche limitazioni.

11. Quando un binario tronco non adibito al ricevimento dei treni si dirama dal binario di corsa, il relativo deviatoio, se è incontrato di punta dai treni, deve essere munito di collegamento di sicurezza con i segnali, per l'itinerario corrispondente al binario di corsa.

Venendo a mancare l'anzidetto collegamento, a tutti i treni che percorrono il binario di corsa incontrando di punta il deviatoio, deve prescriversi marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h in corrispondenza del deviatoio stesso.

12. I deviatori inseriti in linea e quelli che ne realizzano l'indipendenza da binari laterali devono essere muniti di fermascambio di sicurezza. I deviatori in linea incontrati di punta dai treni devono essere muniti di collegamento di sicurezza con i segnali e, salva l'esistenza di dispositivi di controllo permanente a distanza stabiliti dai Servizi dell'esercizio, devono essere affidati alla sorveglianza di agente idoneo.

Deviatoi in linea

Venendo a mancare l'anzidetto collegamento si applicano le norme del comma 11. In mancanza del presenziamento e del controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatori e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

Art. 4

Dispositivi di immobilizzazione degli scambi

13. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dal Servizio Lavori. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.

Condizioni di sicurezza per i movimenti contemporanei

14. L'arrivo, partenza o 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 di impianti;

b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, la completa indipendenza degli itinerari.

15. In determinate stazioni, stabilite d'accordo fra le Divisioni dell'esercizio, 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, salvi casi eccezionali di distanze inferiori col minimo di 50 metri, specificatamente autorizzati dai Servizi dell'esercizio;

— gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali, garantiscano 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° categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa.

Artt. 4-5

Disposizioni speciali

16. Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalle Divisioni dell'esercizio 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

Visita agli impianti

1. In ogni turno di servizio e possibilmente all'inizio di esso, i deviatori devono assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi compresi nella zona di giurisdizione, rispettando le modalità previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Programma degli itinerari

2. Ad ogni cambiamento o modificazione dell'orario generale il titolare 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 il movimento.

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

Predisposizione e libertà degli itinerari

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.

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 e, nell'ambito del settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun rotabile su binario ostacoli il sicuro passaggio del treno. L'accertamento suddetto può essere effettuato a mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (circuiti di binario).

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 comma 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.

9. Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio, i segnali fissi delle stazioni 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.

Manovra
segnali fissi
e
movimenti
di treni

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 risulta 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 10.

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.

Lo stesso accertamento deve essere eseguito dal dirigente quando disponga di mezzi di controllo.

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.

Istruzioni
per il
servizio
dei
deviatori

15. Nelle stazioni stabilite dalle Divisioni Movimento 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 previsti

17. Di regola non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già stati aperti i relativi segnali. Quando si verifici eccezionalmente tale necessità occorre l'esplicito ordine del dirigente che, prima di disporre per la modifica, deve accertare come previsto dal Regolamento segnali che la chiusura dei segnali stessi sia riuscita tempestiva ed efficace agli effetti dell'arresto del treno.

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 segnali.

Il dirigente che voglia ricevere i treni senza fermarli al segnale di protezione a via impedita per guasto deve per ogni singolo treno, dopo aver disposto l'itinerario voluto, dare esplicito ordine ad opportuna stazione precedente, che provvederà per la prescrizione (1).

Il dirigente che sia in condizioni di licenziare o far transitare un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto può rispettivamente dargli (2) o fargli dare da precedente stazione di fermata opportuna prescrizione (3).

La facoltà di far praticare la prescrizione (3) è subordinata alla piena efficienza dei segnali di protezione della stazione.

(1) Entrate con marcia a vista a... con segnale di protezione a via impedita.

(2) Partite da... con segnale di partenza a via impedita.

(3) Transitate con marcia a vista a... con segnale di partenza a via impedita.

Arrivo, partenza e percorso dei treni

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea non deve di regola superare quella assegnatagli dall'orario. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

Velocità o rispetto dell'orario

Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento od autorizzati dai Servizi dell'esercizio, un treno non deve giungere, partire o transitare da una stazione od altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte.

2. Nel percorso in stazione il personale di macchina deve sempre usare la massima attenzione per intervenire prontamente in caso di necessità. Il macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il segnale di partenza dove esso esista, nè il primo ente (traversa limite, punta del deviatoio) situato oltre il punto di normale fermata.

Obblighi del personale di macchina nelle stazioni

3. Il macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita deve, dopo l'apertura di questo, procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito in modo da poter arrestare prontamente il treno stesso nel caso gli venga esposto un segnale di arresto, non superando comunque sugli scambi la velocità di 30 Km/h. Nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza il macchinista può riprendere la corsa senza restrizioni quando venga disposta a via libera per il transito la luce od ala alta di un segnale a candelieri 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.

5. Partendo da una stazione, il personale di macchina deve assicurarsi del regolare istradamento del proprio treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi di partenza e, dove questi mancano o non sono distinti per ciascun binario, prestare attenzione alla posizione dei segnali bassi ed all'itinerario da percorrere.

Obblighi del personale di stazione e di scorta

6. L'arrivo, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni devono essere di regola presenziati in punto opportuno dal dirigente, che, salve le deroghe previste dai Servizi dell'esercizio per l'esistenza di determinate attrezzature, deve anche accertare che i treni siano completi. Per accertare che il treno in arrivo sia completo, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, il dirigente può avvalersi del personale dipendente.

7. La partenza dei treni deve essere di regola ordinata dal dirigente che, prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro possibile, deve accertare che il convoglio sia in condizioni di partire.

Nelle stazioni di origine ed in quelle dove il treno cambia la composizione, il dirigente ed il capotreno devono accertarsi che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura. In base a specifiche disposizioni locali quest'ultimo accertamento del dirigente può essere devoluto ad altri agenti riconosciuti idonei.

8. I compiti di cui al comma 7 sono affidati al capotreno nelle stazioni disabilitate, nelle fermate ed assuntorie, nonché, su linee esercitate a doppio binario, in determinate stazioni indicate nell'orario di servizio, nelle quali ultime si verificano tutte le seguenti condizioni:

— esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario da percorrere dal treno;

— il binario da cui avviene la partenza sia munito di segnale di partenza distinto;

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

La facoltà di cui sopra può essere estesa a stazioni su linee a semplice binario munite di particolari attrezzature e determinate dai Servizi dell'esercizio.

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 deviatori 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 abbia ricevuto l'ordine di marcia a vista deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nella visuale libera, appena se ne manifesti il bisogno.

Marcia a vista

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

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

Marcia a vista nelle stazioni

— sul binario di ricevimento (art. 4 comma 1);

— in arrivo (itinerario di cui all'art. 4 comma 2);

— in uscita (itinerario di cui all'art. 4 comma 4);

— 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 — **PRESCRIVETE TRENO... MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI...** (*oppure IN ARRIVO A... oppure IN USCITA DA... oppure NELLA STAZIONE DI... ecc.*) **PER...** (*motico*).

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 ricevuto previa fermata al segnale di protezione.

Ostacolo
sul binario
di
ricevimento

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 tronco o ingombro, anche solo all'uscita, devono essere avvisati con la prescrizione di cui al comma 12 opportunamente completata (1). La prescrizione stessa sarà integrata all'occorrenza con quella di fermata.

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).

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 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.

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 sempre esplicitamente avvisato o, se l'avviso non risulta possibile, fatto avanzare in stazione mantenendo il segnale di protezione a via impedita. L'ostacolo deve essere sempre protetto con segnale a mano a 100 metri.

Ostacolo
prima del
binario di
ricevimento

16. I passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. Le modalità di esercizio inerenti alla custodia sono stabilite dalle apposite Istruzioni.

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.

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

Arresto di
treni non
aventi
fermata

I dirigenti, di propria iniziativa od a richiesta dei capiTreno, possono ordinare ai treni merci la fermata in altre stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio dei treni stessi.

Chi ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione deve indicarne il motivo e possibilmente informare la stazione stessa.

Soppressione delle fermate

19. Quando un treno è in ritardo il dirigente deve procurare di sopprimere nella propria stazione e nei posti intermedi fino alla stazione successiva, la fermata d'orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria, dandone incarico ad una precedente stazione di fermata con il dispaccio:

FORMULA N. 7 — SOPPRIMETE FERMATA TRENO... A...

La stazione che riceve l'incarico provvede ad avvisare il treno (1).

Una fermata d'orario, oppure prescritta e già partecipata alla stazione in cui deve avvenire, non può essere soppressa che su esplicito ordine di quest'ultima.

Fermata ridotta

20. Nei casi in cui non sia stato possibile far preavvisare un treno di non effettuare una fermata d'orario o prescritta, il dirigente può all'occorrenza evitarne il completo arresto non facendo esporre il segnale d'arresto a mano, disponendo il segnale di partenza a via libera laddove esista e ordinando tempestivamente al macchinista, mediante la paletta di comando, la ripresa della corsa. Nelle stazioni sede di incrocio notificato valgono le norme di cui all'articolo 9 comma 12-b).

Fermata facoltativa

21. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località, fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento segnali e dalla Prefazione Generale all'orario di servizio, solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza.

Le fermate facoltative vengono indicate sull'orario di servizio con apposito segno convenzionale.

(1) Soppressa fermata a...

22. Sulle linee esercitate col blocco automatico e su quelle a doppio binario col blocco elettrico a settori, il dirigente che non possa per qualsiasi impedimento ricevere in stazione un determinato treno, oppure più treni successivi ad un determinato treno, deve subito darne il relativo ordine alle stazioni limitrofe interessate con il dispaccio:

FORMULA N. 8 — PER... (motivo) NON INVIATE TRENO... (oppure: TRENI SEGUENTI TRENO...).

Il dirigente che riceve l'ordine suddetto deve confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 9 — INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO... (oppure: TRENI SEGUENTI TRENO...).

Se il treno (od uno dei treni) di cui al precedente dispaccio fosse già partito, il dirigente deve informarne la stazione che ha dato l'ordine col dispaccio formula 12, completando al caso il dispaccio stesso con l'inteso di cui sopra per i treni seguenti il treno partito.

La stazione che ha imposto il divieto, quando le cause di esso siano cessate, autorizza le stazioni interessate col dispaccio:

FORMULA N. 10 — INVIATE LIBERAMENTE TRENO... (oppure: TRENI).

Con modalità analoghe può regolarsi ciascun dirigente, anche sulle linee esercitate con altro regime, ogni qualvolta egli, in base alle circostanze di fatto, lo ritenga necessario.

23. Quando occorra istituire in linea o in stazione un rallentamento non indicato nell'orario di servizio, il Capo Reparto Lavori ne dà tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Capo Reparto Movimento a mezzo di apposito modulo.

Il Capo Reparto Movimento, con altro apposito modulo, avvisa dell'attivazione del rallentamento le stazioni capotronco, quelle origine di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, quelle ove si cambia il foglio

Arresto della circolazione

Rallentamenti

di corsa, nonché le stazioni attigue al rallentamento, e deve riceverne conferma.

La competenza a provvedere per le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata dall'art. 3 comma 16 e seguenti.

Le stazioni attigue al tratto soggetto a rallentamento provvederanno per la prescrizione ai treni in ritardo, anche non aventi fermata che per orario avrebbero dovuto percorrere il tratto stesso prima dell'inizio del rallentamento.

24. Con modalità analoghe a quelle stabilite dal comma 23 viene disposta la cessazione dei rallentamenti.

25. In caso di urgenza, qualunque agente del Servizio Lavori o Impianti Elettrici può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del Regolamento segnali. La prescrizione ai treni deve essere praticata o fatta praticare a cura dei dirigenti delle stazioni attigue al tratto di rallentamento.

26. Quando sia previsto dal presente Regolamento o dalle altre Istruzioni di servizio che debba essere data conferma ad una precedente stazione dell'arrivo di un treno, si provvede mediante il dispaccio:

FORMULA N. 11 — TRENO... GIUNTO.

27. In determinati casi può essere stabilito, anche con disposizioni locali delle Divisioni Movimento, che sia comunicata alla successiva stazione l'ora di partenza o di transito dei treni.

All'uopo si provvede con la:

FORMULA N. 12 — TRENO... ORARIO (oppure: PARTITO o TRANSITATO ORE... ore effettive di partenza o di transito).

Di norma non occorre, salva esplicita disposizione in contrario, che tale comunicazione sia registrata.

28. In situazioni di pericolo, il segnale di allarme può essere diramato per telegrafo (S.O.S.), per telefono oppure

Dispacci
di giunto
e partenza

Allarme

con speciali dispositivi di cui possono essere dotate le stazioni ed i posti di linea in base a disposizioni locali.

Il dirigente che percepisca o sia avvisato della trasmissione del segnale di allarme deve sospendere le partenze dei treni e le concessioni di via libera fino a che non abbia ricevuto notizie sull'accaduto.

Art. 7.

Manovre e stazionamento dei rotabili

1. E' denominato *manovra* qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli in una stazione, assuntoria o fermata, eccezione fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.

Manovre
e loro
protezione

2. Agli effetti dello svolgimento delle manovre, un binario o un fascio di binari congiunto mediante comunicazione a quello che deve percorrere un treno si considera *indipendente* da quest'ultimo quando i deviatori della comunicazione siano assicurati nella posizione dovuta, e cioè non per la confluenza, mediante fermascambio di sicurezza, o eccezionalmente quando siano presenziati da agente idoneo con obbligo di non rimuoverli da detta posizione.

3. Chi autorizza una manovra che interessa o potrebbe interessare i binari di circolazione deve assicurarsi che sia regolarmente protetta dai segnali fissi o in loro difetto da segnali a mano.

4. Quando una manovra possa impegnare un passaggio a livello custodito o con azionamento automatico deve essere previamente avvisato l'agente di guardia o provveduto alla tempestiva manovra delle chiusure.

5. Le manovre sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono di regola continuare fino a quando vengano mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purchè:

Manovre
non indi-
pendenti

— la stazione sia protetta da segnale di 1^a categoria preceduto da segnale di avviso;

— la pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15% in discesa.

6. Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 5 nonchè in quelle che, per particolari situazioni di impianti, sono stabilite dalle Divisioni dell'esercizio, le manovre sull'itinerario di arrivo e sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese solo dopo acquisita la certezza che il treno si sia fermato al segnale di protezione.

7. Il dirigente, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 5.

8. Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o comunque per il movimento di un treno, deve provvedere affinchè sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

Alla norma precedente può farsi eccezione in qualche grande stazione in particolari condizioni di esercizio, munita di apparati centrali e di segnalamento di manovra, in base alle istruzioni specifiche che vengono emanate località per località dai Servizi dell'esercizio. In questo caso le manovre devono essere arrestate ad almeno 150 metri dal punto di convergenza con l'itinerario del treno. Dopo la fermata, chi comanda la manovra può eventualmente autorizzarla ad avanzare con la massima cautela fino al segnale basso distinto per binario che protegge il punto di convergenza.

9. Le manovre che si svolgono sui deviatori della parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un in-

**Manovre
all'uscita**

gombro mobile che impegna il punto di convergenza dello itinerario del treno atteso con l'istradamento della manovra. In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro devono osservarsi le norme dell'art. 6 comma 13 e 14.

Sono vietate le manovre in uscita all'atto del ricevimento del treno quando la pendenza media della linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al 15% in discesa.

10. Di regola le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione. Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, deve provvedersi come in appresso.

Sulle linee esercitate col blocco telefonico od elettrico manuale il dirigente non deve accordare la via libera ai treni attesi dal lato ove si svolge la manovra.

Sulle linee esercitate col blocco automatico e su quelle a doppio binario esercitate col blocco elettrico a settori, il dirigente deve preventivamente provvedere, con il dispaccio formula 8, a far trattenere nella stazione limitrofa i treni attesi, ricevendone conferma.

La manovra deve essere sempre preceduta da un agente con un segnale a mano a 200 metri di distanza.

Il dirigente che abbia ricevuto da stazione limitrofa il dispaccio formula 8 per motivo di manovra, ove non possa per sopravvenuta interruzione delle telecomunicazioni corrispondere con detta stazione, oltre all'osservanza delle norme dell'articolo 21 comma 4, per il distanziamento dei treni, rispetterà un intervallo di 20 minuti dall'ora di ricevimento dell'anzidetto dispaccio, prescrivendo in ogni caso al primo treno marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione ed in arrivo nella successiva stazione.

11. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nell'apposita Istruzione per il servizio dei manovratori.

**Manovre
oltre il
punto
protetto
dal segnale**

**Modalità
di esecuzione
delle
manovre**

Quando le manovre sono condotte da un agente di stanza che non abbia almeno le funzioni di caposquadra manovrante, o caposquadra dirigente il dirigente è tenuto a degli opportuni istruzioni prima che venga incominciato il movimento e deve sorvegliare — compiutamente — con le esigenze del suo servizio — che vengano osservate le istruzioni impartite. Il dirigente può dar ordine al caposquadra di agire e sorvegliare le manovre quando egli stesso non possa farlo.

12. Non disponendosi di agenti di stanza per sorvegliare la colonna in marcia nei diversi movimenti e fare le opportune segnalazioni, può essere affidato il comando del treno e preferibilmente il conduttore o conduttore di coda.

13. L'avvicinamento di una colonna in marcia ad una ferma, quando siano interessate carriere con segnalazioni e la marcia sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggiunta, deve essere regolata dal dirigente il quale ne sia incaricato, deve essere incaricato al caposquadra. Basta però sempre un solo agente ad intervenire ed organizzare il treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotore.

14. Di ogni i treni di circolazione devono essere tenuti aggiornati e quando eccezionalmente occorra ingrandirli con veicoli o locomotore in sosta, gli scambi devono essere disposti per l'ingresso sui binari rimasti liberi, salvo le deroghe previste per determinati tipi di apparecchi.

15. I veicoli in stazionamento devono essere, per quanto possibile, uniti in gruppi o colonne, aggregati fra loro e col treno stesso se ne sono uniti. Gli esterni della colonna devono essere opportunamente fermati con stalle fermanti, salvo eccezioni autorizzate dalle Divisioni Movimento in relazione a particolari situazioni locali.

I devianti delle comunicazioni fra i binari di deposito e i binari di circolazione devono essere di regola disposti in modo da non permettere ai veicoli in stazionamento di in-

gombare, in caso di cessando spostamento, il treno di circolazione.

16. Le locomotore in quel momento sui binari di cui devono essere previste come le locomotore dei treni. Quando in loro stato venga su altri binari è obbligato che esse siano sempre in modo che un piano con qualche suo veicolo del personale di servizio.

Art. 8.
Precedere

1. La sua stazione ha luogo una procedura simile quella per determinare il ordine in treno due carri nel modo per l'ordine previsto; un altro treno sulla stessa linea. Le procedure simili vengono applicate nel modo di servizio quando le disposizioni del dirigente i di prendere l'ordine.

Quando, per motivi o per altre esigenze della circolazione, venga a verificarsi la situazione di due treni previsti dall'ordine di servizio, nella stazione con cui si verifica si dovranno via procedura simile.

2. Il dirigente deve teneri presente l'ordine di servizio dei treni ed intervenire, quando sia opportuno per evitare come la situazione. Notando, a seconda dei casi ed in relazione alla diversa importanza dei treni, egli provvede a:

a) intervenire nella propria stazione il treno che sarebbe dovuto partire o intervenire per prima per non pregiudicare la marcia del treno successivo.

b) intervenire in precedenza un treno che sarebbe dovuto partire il primo nella propria stazione ed altro treno nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo.

3. Il dirigente della stazione in cui viene a verificarsi la prevista situazione dei treni deve risolvere la situazione interessate con il dirigente.

FARMATA N. 13 - Treno... ROMA 1900... N. 13...

Tale avviso deve essere esteso nel caso indicato al comma 2-a) fino alla stazione di precedenza normale e nel caso indicato al comma 2-b) fino alla stazione nella quale si presume possa ristabilirsi la successione prevista in orario.

La trasmissione del dispaccio alle stazioni interessate avverrà con modalità analoghe a quelle indicate dall'art. 11 comma 5.

Ciascuna stazione è tenuta ad estendere il dispaccio di avviso formula 13 ai bivi incontrati di punta, nonchè, in quanto la variata successione interessi treni aventi in esse fermata, alle stazioni disabilite, assuntorie e fermate preesenziate interposte, e ad informarne i rimanenti posti intermedi con comunicazione non registrata.

4. Quando ci si trovi nell'impossibilità di avvisare una stazione della variata successione dei treni, deve prescriversi al treno inviato in precedenza marcia a vista in arrivo e fermata nella stazione stessa, per la consegna di copia del dispaccio di precedenza (1).

Nel caso che non sia stato possibile avvisare un bivio incontrato di punta della variata successione fra due treni in direzione diversa, se i segnali del bivio non sono vincolati a distinti consensi elettrici dalla stazione, al treno inviato in precedenza deve essere prescritto di fermarsi prima di impegnare gli scambi del bivio stesso per la consegna di copia del dispaccio di cui sopra.

5. Su determinate linee a intenso traffico esercitate col blocco elettrico automatico, in relazione alle caratteristiche del traffico stesso, le stazioni possono essere esentate in tutto o in parte dagli obblighi di cui ai comma 3 e 4 relativi agli avvisi di variazione nella successione dei treni, con disposizioni emanate dai Servizi dell'esercizio interessati.

(1) Marcia a vista in arrivo e fermata a... per consegna a quel dirigente del dispaccio di precedenza.

Mancato
avviso
di sposta-
mento

6. Quando una stazione di linea a doppio binario non abbia disponibile un binario per il ricovero del treno che deve cedere il passo, il dirigente può eccezionalmente ricoverare detto treno sul binario illegale, oppure utilizzare quest'ultimo binario per il treno che prende il passo.

Precedenze
sul binario
illegale

Art. 9.

Incroci

1. Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate. Lo incrocio fra due treni può essere normale (indicato in orario o di fatto) oppure anormale (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata sede d'incrocio.

Incroci

Il dirigente che licenzia un treno su linea esercitata a semplice binario deve essersi preventivamente assicurato che siano giunti completi tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto.

2. Gli incroci normali d'orario vengono determinati e fissati con le modalità previste dall'allegato II al presente Regolamento.

Incroci
normali

Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di incrocio di fatto quando per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa venga ad intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale od inferiore a 15 minuti. Le situazioni di circolazione in cui si determinano incroci di fatto sono indicate nell'allegato II al presente Regolamento.

3. Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in diversa misura, il dirigente della stazione sede d'incrocio provvede a spostarlo in altra dove risulti più conveniente.

Sposta-
mento degli
incroci

La stazione sede del nuovo incrocio deve essere scelta tenendo conto dell'importanza dei treni e in modo da evitare per quanto possibile successivi spostamenti.

4. Il dirigente della stazione sede d'incrocio che intenda spostare l'incrocio stesso in altra stazione, trasmette a questa la relativa proposta col dispaccio:

FORMULA N. 14 — TRATTENETE A ... TRENO ... PER INCROCIARE TRENO ... ORARIO (oppure CON ... MINUTI RITARDO).

Il dirigente che riceve la proposta, se non ritiene conveniente accettarla, deve rispondere quanto prima possibile col dispaccio:

FORMULA N. 15 — RIFIUTO AL N. ...

Se invece detto dirigente ritiene conveniente accettare la proposta, risponde con il dispaccio:

FORMULA N. 16 — AI N. ... TRATTERÒ A ... TRENO ... PER INCROCIARE TRENO ...

L'accettazione di una proposta di incrocio comporta che il dirigente interessato provveda tempestivamente ad assicurare l'arresto del treno da trattenersi rispetto all'incrocio. Inoltre, laddove sia previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni, il dirigente che accetta un incrocio deve attenersi alle norme di cui al comma 15.

5. È ammesso di comprendere nel dispaccio di proposta e di accettazione più di un treno da far trattenero rispetto ad un solo treno da far avanzare oppure viceversa, indicando esplicitamente la quantità dei treni oltre al numero o alla sigla di ognuno.

6. Lo spostamento d'incrocio si deve ritenere stabilito solamente dopo la trasmissione completa del dispaccio di accettazione, ivi compresa la firma del dirigente.

La stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio, quando abbia ricevuto il dispaccio di accettazione completo con la firma, ancorchè non possa collazionarlo, può licenziare

il treno. Il dirigente che ha accettato l'incrocio, dopo avere trasmesso il dispaccio relativo completo con la firma, ancorchè questo non sia stato collazionato dal corrispondente, deve trattenero il treno.

7. Di regola tutte le operazioni di competenza dei dirigenti relative allo spostamento d'incrocio devono essere compiute nella stessa stazione da uno stesso agente.

8. Il dirigente della stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio, dopo aver ricevuto il dispaccio di accettazione, deve avvisarne le stazioni interposte fino alla nuova sede d'incrocio con il dispaccio:

FORMULA N. 17 — TRENO ... INCROCIA TRENO ... A ...

La trasmissione del dispaccio alle stazioni interessate avverrà con modalità analoghe a quelle indicate dall'art. 11 comma 3. Ciascuna stazione informerà con comunicazione non registrata i posti intermedi.

Quando ci si trovi nell'impossibilità di avvisare una stazione interessata, al treno che avanza deve prescriversi marcia a vista in arrivo e fermata nella stazione stessa per la consegna di copia del dispaccio di spostamento d'incrocio.

9. Sulle linee esercitate col blocco telefonico, le stazioni limitrofe a quella d'incrocio che siano a conoscenza dell'incrocio stesso, devono comunicare a quest'ultima l'ora di partenza o di transito dei treni interessati (art. 6 comma 27).

Avviso di partenza

10. Sulle linee a semplice binario stabilite dai Servizi dell'esercizio ed indicate nell'orario di servizio, nelle quali tutte le stazioni atte agli incroci sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, il personale dei treni non interviene sul controllo degli incroci, anche se indicati in orario. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti e non trovano applicazione le norme di cui al comma successivo del presente articolo.

Incroci non controllati dal personale dei treni

Incroci controllati dal personale dei treni

11. Sulle linee a semplice binario non comprese fra quelle di cui al comma 10, il macchinista e capotreno dei treni interessati devono intervenire nel controllo degli incroci.

Tutti gli incroci normali devono essere riportati sui fogli di corsa dei treni interessati in base alle indicazioni risultanti dagli orari di servizio.

Gli incroci con treni non ordinari, con i treni periodici di cui all'art. 10 comma 2, gli incroci anormali, nonchè gli incroci di fatto di cui al comma 2, oltre ad essere indicati sul foglio di corsa, devono essere notificati ai treni stessi con prescrizione.

12. Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni devono fermare nelle stazioni d'incrocio.

Si fa eccezione, per il treno che arriva per ultimo, nei casi sottoindicati:

a) In qualsiasi stazione, quando il dirigente, dopo aver accertato che i treni incrocianti siano giunti completi e regolarmente ricoverati, che sia stato predisposto l'itinerario per il transito del treno atteso e che esista la via libera della stazione successiva, possa tempestivamente trasmettere a precedente stazione di fermata il dispaccio:

FORMULA N. 18 — **PRESCRIVETE TRENO... LIBERO TRANSITO A... RISPETTO TRENO... (O TRENI...)** (e all'occorrenza **PERCORRENDO BINARIO DEVIATO A... KM/H**).

La prescrizione conseguente a tale dispaccio (1) comprende la soppressione di fermata, anche d'orario o prescritta, nella stazione d'incrocio.

b) Nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, quando il dirigente, dopo aver eseguito gli accertamenti di cui al punto a), disponga i segnali

(1) *Libero transito a... rispetto treno... (o treni...)* e all'occorrenza *percorrendo binario deviato a... Km/h.*

per il transito. La disposizione a via libera del segnale di protezione con avviso accoppiato e del segnale di partenza indica al macchinista, che non abbia fermata d'orario o prescritta, che l'incrocio avviene senza arresto. Se il treno ha fermata d'orario o prescritta, volendosi evitare il completo arresto del treno, il dirigente ordinerà tempestivamente al macchinista, con la paletta di comando, la ripresa della corsa.

In tali casi il macchinista e il capotreno restano esonerati dagli accertamenti relativi all'arrivo degli incrocianti.

13. Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da una indicazione di incrocio quando quest'ultimo venga a mancare, la soppressione di fermata essendo implicita nell'ordine di spostamento o nell'avviso di annullamento dell'incrocio per soppressione di treni.

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, salva la deroga di cui al comma 21.

Prima della partenza il macchinista ed il capotreno sono tenuti a controllare l'avvenuto arrivo del treno o dei treni incrocianti, fatta eccezione per il caso d'incrocio anormale che venga a cadere in stazione di diramazione rispetto a treni provenienti da altra linea.

In mancanza di un sicuro accertamento diretto, il capotreno deve chiedere al dirigente se tali treni sono tutti giunti, enunciandoli singolarmente, e farsi comunicare l'ora di arrivo dell'ultimo di essi, ora che dovrà trascrivere sul foglio di corsa. Il capotreno o il dirigente devono poi dare comunicazione verbale al macchinista.

Quando uno o più treni incrocianti non siano ancora giunti, il macchinista ed il capotreno possono proseguire in quanto abbiano ricevuto dal dirigente ordine scritto di spostamento d'incrocio.

15. Sullo stesso in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il dirigente che intenda accettare una proposta di spostamento d'incrocio, se il treno da trattenerne è già in stazione, deve subito ritirare il foglio di corsa e quindi avvisare l'occasione alla stazione proponente col dispaccio formula 18. Dopo l'accettazione deve darne avviso all'apposito modulo al macchinista ed al capotreno.

Quando invece il treno da trattenerne non è ancora giunto in stazione, deve procedersi come in appresso.

a) Se la stazione è munita di doppio segnalamento di protezione e di partenza, il dirigente può trasmettere il dispaccio di non trattenerne formula 18 e provvede, in quanto possibile, a fare arrivare il treno da procedente stazione di fermata, con il dispaccio:

FORMULA N. 19 — PRESCRIVETE TRENO... INCROCIARE A...
TRENO...

La stazione che ha ricevuto l'incrocio, dopo aver praticato al treno procedente l'incrocio, ne dà conferma con il dispaccio:

FORMULA N. 20 — TRENO... AVVISATO INCROCIARE A...
TRENO...

In mancanza di tale conferma il dirigente della nuova stazione d'incrocio considera il treno non preavvisato anche agli effetti di ingombri all'uscita e lo avvisa dell'incrocio stesso appena giunto in stazione.

b) Se la stazione non è munita di doppio segnalamento di protezione e di partenza:

— quando il treno da trattenerne ha in essa fermata di orario o prescritta il dirigente deve attenersi alle norme del caso a);

— quando il treno da trattenerne non ha in essa fermata d'orario o prescritta il dirigente, prima di accettare l'incrocio, deve trasmettere il dispaccio formula 19 ad una precedente stazione, possibilmente di fermata; in tal caso, quando man-

chi il dispaccio di conferma, il treno deve essere sempre ricevuto previa fermata al segnale di protezione ed avvisato dell'incrocio appena giunto in stazione.

16. Norme analoghe a quelle del precedente comma si applicano per gli incroci di fatto nell'intervallo di 15 minuti.

17. Quando si si adatti o incarichi ad una stazione precedente di avvisare il treno interessato per uno spostamento d'incrocio, l'incrocio stesso va perfezionato nella sede prevista, salvo ulteriori successivi spostamenti.

18. Il dirigente della stazione che ha proposto il cambio d'incrocio, dopo aver ricevuto il relativo dispaccio di accettazione, provvede ad avvisare il treno che deve avanzare, con apposito modulo completato con l'indicazione del numero del dispaccio di accettazione.

19. Quando l'incrocio di due treni venga spostato in una stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, il dirigente che fa avanzare il treno proveniente dal semplice, anziché prescrivere l'incrocio nella stazione stessa, deve ordinarlo d'incrociare l'altro treno sul doppio binario (1). Tale prescrizione esonera il personale del treno anche dallo obbligo di eseguire la fermata per fatto d'incrocio nella stazione di passaggio.

20. Nelle stazioni limitate fra un tratto di linea in cui non è prescritto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni ed altro tratto in cui sia prescritto, restano fermi gli anzidetti obblighi del personale dei treni diretti verso il secondo tratto.

In conseguenza devono essere sempre indicati sul foglio di corsa dei treni interessati gli incroci normali di orario cadenti in dette stazioni limitate. Degli incroci di fatto e di quelli derivanti da spostamenti, i treni suddetti devono essere avvisati o fatti avvisare a cura della stazione limitata.

(1) Incrociate sul doppio binario treno...

21. In deroga alle norme di cui al comma 14, nelle stazioni limite i macchinisti di treni aventi fermata non sono tenuti, salva esplicita prescrizione, a considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.

22. Quando un incrocio debba essere spostato al di là di una stazione limite, non si deve oltrepassare col primo spostamento la stazione stessa, alla quale spetta di provvedere per l'ulteriore spostamento di incrocio.

Quando un incrocio fissato in una stazione limite sia già avvenuto, per spostamento, sul tratto in cui non è previsto il controllo degli incroci, il dirigente della stazione limite deve avvisarne il treno interessato proveniente da tale tratto (1).

Art. 10.

Treni ordinari periodici

1. L'orario dei treni ordinari periodici (art. 2 comma 14) può prevederne la circolazione:

- a) tutti i giorni per determinati periodi compresi nella validità dell'orario;
- b) per uno od alcuni giorni della settimana per l'intera validità dell'orario o parte di essa.

2. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci si devono applicare le seguenti norme.

Quando la data iniziale di circolazione dei treni periodici di cui al punto a) non coincide con quella dell'attivazione dell'orario generale di servizio, devono essere avvisati, limitatamente ai primi tre giorni del periodo di circolazione, i treni che con essi hanno incrocio. L'avviso a questi treni e la relativa conferma alla stazione d'incrocio devono essere dati dalle stazioni che compilano i fogli di corsa. Mancando la

(1) Incrocio col treno... già avvenuto in precedente stazione.

conferma la stazione d'incrocio si atterrà alle norme dell'articolo 9 comma 15.

Nei casi di cui al punto b) l'avviso ai treni interessati e la relativa conferma alla stazione d'incrocio devono essere dati, con le modalità sopra indicate, tutti i giorni in cui circolano i treni periodici stessi.

3. I treni periodici che vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'orario di servizio devono essere considerati a tutti gli effetti come treni straordinari.

Circolazioni non previste dall'orario

Art. 11.

Treni straordinari ad orario prestabilito

1. I treni straordinari (art. 2 comma 14) possono essere messi in circolazione dalle stazioni per ordine superiore, oppure d'iniziativa per sopraggiunte necessità. In quest'ultimo caso, salva assoluta urgenza e salve le deroghe previste su determinate linee, l'effettuazione degli straordinari deve essere autorizzata dal Capo Reparto Movimento interessato.

Generalità

Il Capo Reparto può accordare ad alcune stazioni (di regola stazioni capotronco) l'autorizzazione permanente per l'effettuazione di determinati treni.

2. Le stazioni capotronco sono tenute ad intervenire per vietare o trattenere quei treni straordinari che siano incompatibili con altri o il cui carico possa inoltrarsi coi rimanenti treni. Quando in una stessa località si hanno più stazioni capotronco che immettono treni sulla linea, tali compiti devono essere di massima espletati dalla capotronco principale.

3. La richiesta della locomotiva e della squadra di scorta, completata da tutti i dati necessari, deve essere fatta tempestivamente al Deposito locomotive e al Deposito personale viaggiante. Disposizioni locali, da emanarsi dalle Divisioni interessate, possono determinare l'anticipo con cui la richiesta deve essere fatta.

Richiesta di locomotiva e squadra

Se il Deposito locomotive non si trova sul posto, la domanda della locomotiva deve essere rivolta al dirigente della stazione che ne è sede, che provvederà per l'oltro della richiesta. In questo caso, se il Deposito del personale viaggiante ha sede nella stessa località del Deposito locomotive, anche la richiesta del personale di scorta deve essere rivolta al dirigente anzidetto.

Chi riceve le richieste della locomotiva e della squadra di scorta deve confermarle indicandone, se del caso, il treno d'invio.

Annuncio

4. La circolazione di un treno straordinario deve essere annunciata dalla stazione di origine col dispaccio:

FORMULA N. 21 — OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) EFFETTUA SI TRENO... STRAORDINARIO... (stazione di origine)... (stazione termine di corsa) PER... (qualità del trasporto).

L'annuncio deve essere dato:

a) a tutte le stazioni situate sul percorso dello straordinario senza oltrepassare la prima stazione capotronco;

b) alla stazione capotronco precedente quando il treno abbia origine da una stazione intermedia;

c) alla stazione capotronco successiva quando il treno termini la corsa in una stazione intermedia con percorso anche parziale su semplice binario o su binario illegale;

d) alla stazione successiva nel caso di uso straordinario che debba recarsi in linea senza raggiungere quest'ultima;

e) al capo deposito delle sedi di locomotiva di riserva ed alle sottostazioni elettriche interessate;

f) ai Capi Reparto Movimento interessati, nonché ai Capi Reparto Lavori (od Impianti Elettrici) qualora si tratti di treni materiali.

Nei casi a), b) e c), quando in una stessa località si hanno più stazioni capotronco che immettono treni sulla linea, lo annuncio deve essere dato alla capotronco principale, oltre che alla capotronco secondaria che sia termine di corsa dello straordinario.

5. Per la trasmissione del dispaccio di annuncio alle stazioni ed impianti di cui al comma precedente devono osservarsi le seguenti modalità:

Modalità di trasmissione dell'annuncio

— la stazione di origine del treno trasmette il dispaccio alla successiva stazione abilitata, alla successiva capocircuito omnibus o alla stazione termine di corsa dello straordinario se ad essa precedente, nonché alle stazioni capotronco;

— ciascuna stazione capocircuito ritrasmette il dispaccio come sopra, escludendo le stazioni capotronco;

— ognuna delle stazioni intermedie del percorso ritrasmette il dispaccio alla stazione successiva abilitata che non sia capocircuito, capotronco o termine di corsa dello straordinario.

La stazione di origine del treno trasmette il dispaccio anche al capo del deposito sede di locomotiva di riserva, alle sottostazioni elettriche e agli uffici interessati.

6. Quando il treno straordinario debba proseguire oltre la prima capotronco, spetta a quest'ultima di provvedere per l'ulteriore diramazione dell'annuncio come se essa fosse stazione di origine.

7. Per disposizione della Divisione Movimento, o per ragioni di necessità, l'annuncio del treno straordinario può essere trasmesso per iscritto, fermi restando gli obblighi relativi alle conferme.

In tal caso la stazione di origine dello straordinario deve inviare, alle stazioni indicate nel comma 4, copia del dispaccio di annuncio accompagnato da apposito modulo di avviso. L'ultima stazione delegata a ritirare detto modulo deve controllare la regolarità e darne comunicazione registrata alla stazione di origine, indicando le eventuali stazioni che non avessero ricevuto l'annuncio, per l'adozione degli ulteriori provvedimenti del caso.

Orario diramato dagli Uffici Superiori

8. L'orario di un treno straordinario può essere espressamente diramato dagli Uffici Superiori a tutti gli impianti di cui al comma 4 con circolars od anche con dispaccio. Gli Uffici stessi possono disporre che la circolare o il dispaccio tengano luogo dell'annuncio e, in tal caso, le conferme dovranno essere date su tutte le linee con le norme di cui al comma 10.

Conferme sulle linee a doppio binario

9. Sulle linee a doppio binario solo le stazioni capo circuito e termine di corsa dello straordinario, ricevute l'annuncio, devono darne conferma alla rispettiva stazione precedente abilitata, dalla parte dell'arrivo dello straordinario stesso, con il dispaccio:

FORMULA N. 22 — INTESO OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) TRENO... STRAORDINARIO... (stazione di origine)... (stazione termine di corsa).

Conferme sulle linee a semplice binario

10. Sulle linee a semplice binario ciascuna delle stazioni toccate dallo straordinario, ricevute l'annuncio, deve darne conferma alla precedente stazione abilitata, dalla parte dell'arrivo dello straordinario stesso e deve indicare sempre gli eventuali incroci in essa fissati completando opportunamente il dispaccio formula 22, con le parole:

CHE INCROCIA A... TRENO...

11. Sulle linee a semplice binario, la stazione che riceve la conferma dell'effettuazione di uno straordinario di cui non le sia pervenuto l'annuncio, deve subito darne avviso alla stazione da cui avrebbe dovuto riceverlo e procurarsi l'annuncio stesso.

Mancanza di annuncio e conferma su linee a doppio binario

12. Sulle linee a doppio binario, la stazione che per interruzione delle telecomunicazioni non abbia potuto trasmettere alla successiva l'annuncio di effettuazione dello straordinario oppure, nei casi prescritti, non ne abbia ricevuta conferma, fa proseguire detto treno con le norme dell'articolo 21. Sulle linee esercitate col blocco elettrico regola-

mente funzionante, la marcia a vista sarà prescritta solo in arrivo nella successiva stazione.

In tutti i casi deve prescriversi al treno di fermare nella stazione successiva per la consegna a quel dirigente di copia del dispaccio di annuncio.

13. Sulle linee a semplice binario, la stazione che per interruzione delle telecomunicazioni non possa ricevere dalla successiva abilitata la conferma di effettuazione di uno straordinario non deve inoltrare detto treno, a meno che:

Mancanza di conferma su linee a semplice binario

— essendo in funzione il blocco elettrico manuale, ci si attenga alle norme di cui all'art. 21 comma 3 prescrivendo quindi al treno marcia a vista in arrivo nella stazione successiva e fermata per la consegna a quel dirigente di copia del dispaccio di annuncio;

— sia stato possibile procurarsi con altro mezzo la via libera;

— sia stato istituito il servizio di pilotaggio.

14. Alle norme di cui al comma 13 può farsi eccezione solo per invio di soccorso od altra inderogabile necessità, purchè il treno straordinario possa giungere nella stazione successiva almeno 10 minuti prima dell'ora normale di partenza del primo treno previsto in direzione opposta. In questo caso il treno straordinario deve circolare protetto in avanti alla distanza di 1200 metri a mezzo di un agente con segnale a mano, e deve arrestarsi nella stazione successiva per la consegna a quel dirigente di copia del dispaccio di effettuazione (1).

15. Ogni stazione deve trasmettere il dispaccio di effettuazione dello straordinario ai posti intermedi fino alla stazione successiva abilitata nel senso della corsa del treno.

Avvisi ai posti intermedi e di linea

(1) Da... a... viaggiate preceduti a metri 1200 da agente con segnale di arresto a mano. Consegnate a... copia del vostro annuncio di effettuazione.

Nel caso che non sia stato possibile avvisare un bivio incontrato di punta, se i segnali del bivio non sono vincolati a distinti consensi elettrici dalla stazione, al treno straordinario deve essere prescritto di fermarsi prima d'impegnare gli scambi del bivio stesso per la consegna di copia del dispaccio di effettuazione.

16. Ogni stazione deve estendere il dispaccio di effettuazione dello straordinario ai posti di linea di cui all'art. 20 ed attenersi alle norme dell'articolo stesso.

Segnalazione

17. Salve le eccezioni su linee stabilite d'Intesa fra i Servizi dell'esercizio, ogni treno straordinario deve di regola essere preventivamente segnalato lungo il suo percorso, come previsto dal Regolamento segnali, a cura della stazione di origine e possibilmente a mezzo del treno che viene a circolare immediatamente prima di esso. Quando ciò non riesca possibile o conveniente, può provvedersi anche con uno o più treni non seguiti immediatamente dallo straordinario, circolanti nello stesso senso o eccezionalmente in senso inverso (1).

In base a disposizioni locali emanate dalle Divisioni dell'esercizio, sui tratti comuni a più linee si può anche normalmente omettere la segnalazione e mantenerla se non necessaria, per evitare ai treni fermate per esporre o togliere segnali.

La mancata segnalazione non richiede di per se stessa l'adozione di particolari cautele per l'inoltro dei treni straordinari.

Avvisi ai treni

18. Salva l'eccezione di cui al comma seguente, spetta alla stazione che compila il foglio di corsa dello straordinario di procurarsi all'occorrenza dalle altre opportune stazioni le prescrizioni interessanti la corsa dello straordinario stesso.

(1) *Da... a... segnalate treno... straordinario... (stazione di origine)... (stazione termine di corsa). Nel caso di segnalamento in senso inverso: Da... a... segnalate in senso inverso treno... straordinario... ecc.*

19. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci (art. 9), devono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario i treni che hanno incroci con esso (1).

Gli avvisi ai treni interessati provenienti dalle stazioni capotronco citate al comma 4 punto a) e punto c) devono essere dati a cura delle capotronco stesse. Se trattasi di stazione capotronco secondaria, l'obbligo dell'avviso spetta alla capotronco principale della stessa località.

Qualora il treno interessato sia già partito, la stazione capotronco dà l'incarico dell'avviso ad altra stazione opposta con il dispaccio:

FORMULA N. 23 — *PRESCRIVETE TRENO... INCROCIARE A... TRENO... STRAORDINARIO... (stazione di origine)... (stazione termine di corsa).*

Gli avvisi ai treni interessati non provenienti dalle suddette stazioni capotronco devono essere dati a cura delle stazioni sede d'incrocio, che ne incaricheranno tempestivamente altra opportuna con il dispaccio formula n. 23.

20. Le stazioni che abbiano provveduto all'avviso ai treni interessati devono darne conferma alla stazione d'incrocio con il dispaccio:

FORMULA N. 24 — *TRENO... AVVISATO INCROCIARE A... TRENO... STRAORDINARIO.*

La stazione d'incrocio, mancando tale conferma, deve attenersi alle norme di cui all'art. 9 comma 15.

21. Le Divisioni Movimento interessate emaneranno alla occorrenza norme particolari per il coordinamento dei compiti in località servite da più stazioni capotronco, agli effetti del comma 2, 4 e 19 del presente articolo.

Norme particolari

(1) *Incrociate a... treno... straordinario... (stazione di origine)... (stazione termine di corsa).*

Treni giornalieri

22. È di competenza della Divisione Movimento rendere giornalieri (art. 2 comma 14) determinati treni straordinari.

Per la circolazione dei treni giornalieri deve procedersi come segue:

— la stazione di origine dà un solo annuncio della loro effettuazione fino nuovo ordine (o fino ad una data stabilita);

— la trasmissione della conferma, gli avvisi ai posti intermedi e ai posti fissi della linea, nonché la segnalazione, hanno luogo soltanto il primo giorno di effettuazione;

— sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, gli avvisi di incrocio ai treni interessati devono essere dati giornalmente dalle stazioni cui spetta provvedervi in base al comma 19;

— sulle stesse linee l'incarico alle altre stazioni per gli avvisi ai treni interessati viene conferito soltanto il primo giorno e fino nuovo ordine (o fino ad una data stabilita), mentre le stazioni che provvedono alle prescrizioni d'incrocio devono confermare giornalmente a quelle sedi degli incroci stessi.

Art. 12.

Treni straordinari ad orario libero**Generalità**

1. Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile nè torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito o con un supplementare, le stazioni, previ accordi telefonici in quanto necessari e senza autorizzazione preventiva del Capo Reparto Movimento, possono mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (O. L. — art. 2 comma 14).

2. In relazione a particolari condizioni locali di esercizio le Divisioni Movimento possono stabilire che su alcuni tratti di linea i treni O. L. vengano numerati giornalmente da determinate stazioni capotronco, in ordine progressivo con numeri pari o dispari a seconda del loro senso di marcia.

Modalità di circolazione

3. Per la circolazione dei treni O. L. tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine. I treni O. L. devono circolare con il blocco telefonico, in aumento al blocco elettrico laddove esiste, e arrestarsi in tutte le stazioni salvo esplicito ordine contrario.

Sulle linee a doppio binario è ammessa la circolazione dei treni O. L. col solo blocco elettrico purchè con un dispaccio di preavviso si precisi la successione dei treni.

Nei dispacci di richiesta di via libera o di preavviso deve essere indicata la destinazione e la funzione del treno O. L.

4. Sulle linee a semplice binario ogni stazione che accorda la via libera deve, occorrendo, fissare gli incroci con le norme stabilite per gli incroci di fatto, ma nell'intervallo di 5 minuti.

Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni O. L. e quelli interessati devono essere avvisati con le modalità previste dall'art. 9 comma 15 per gli incroci anormali.

5. I treni O. L., quando possibile, devono essere segnalati come gli altri treni straordinari.

Dell'effettuazione dei treni O. L. devono essere avvisati i posti intermedi e di linea secondo le modalità previste per i treni straordinari ad orario prestabilito, precisando l'ora di partenza.

6. Quando siano interrotte le telecomunicazioni si seguono le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito non annunciati o non confermati.

Art. 13.

Treni supplementari

Generalità

1. Le stazioni possono effettuare treni supplementari (art. 2 comma 14) in relazione alle occorrenze, senza preventiva autorizzazione del Capo Reparto Movimento.

2. I treni supplementari prendono il numero o la sigla del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola *ante* se trattasi di supplementare in precedenza o della parola *bis, ter, ecc.*, se trattasi di supplementare a seguito.

3. I treni supplementari in precedenza (treni ante) possono effettuarsi soltanto su linee a doppio binario, con un anticipo quanto più possibile limitato rispetto al treno preceduto.

E' ammesso un solo treno supplementare in precedenza ad un determinato treno ordinario o straordinario.

4. Nei dispacci che riguardano la circolazione di un treno che sia seguito o preceduto da supplementare, si deve sempre aggiungere, dopo il numero del treno, la parola *normale*.

Segnalazione

5. I treni supplementari sono segnalati a cura della stazione di origine come previsto dal Regolamento segnali. Per i tratti comuni a più linee nonché per i casi di omessa segnalazione valgono le norme dell'art. 11 comma 17.

Norme per la circolazione

6. Per la circolazione dei treni supplementari devono osservarsi — salvo quanto è stabilito al seguente comma 7 — le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito sostituendo nei dispacci e nelle prescrizioni la parola *straordinario* con le parole *supplementare a seguito*, oppure *supplementare in precedenza* ed omettendo, nelle conferme, l'indicazione degli incroci.

Per i treni supplementari in precedenza negli anzidetti dispacci deve precisarsi l'anticipo massimo consentito per

tutto il percorso. Tale anticipo deve essere anche notificato al capotreno ed al macchinista (1).

7. Sulle linee a semplice binario, quando non si sia potuto ottenere dalla stazione successiva la conferma dell'effettuazione del treno supplementare a seguito, questo potrà essere inoltrato purchè sia stato prescritto al treno normale di arrestarsi sui deviatori d'ingresso della stazione stessa per le comunicazioni del caso al dirigente (2).

8. E' consentito lo scambio dei materiali fra il treno normale e il suo supplementare, sia a seguito che in precedenza, in relazione alle esigenze del servizio dei treni.

Scambio dei materiali

Dello scambio dei materiali devono essere avvisati i treni e preventivamente le stazioni interessate (3) a cura della stazione che ne prende l'iniziativa, con le modalità stabilite dall'art. 11 comma 5.

9. Sulle linee a semplice binario con blocco elettrico regolarmente funzionante, nonché su quelle a doppio binario quando non sia possibile trasmettere a qualche stazione l'avviso di cui al precedente comma, al treno inoltrato per primo deve essere prescritta marcia a vista in arrivo e

(1) Viaggiate con anticipo massimo di minuti... su tutto il percorso.

(2) Fermate a... sui deviatori di entrata marcando conferma effettuazione treno... supplementare da... a... consegnate a quel dirigente copia del dispaccio di effettuazione.

(3) Per i treni supplementari a seguito:

Al treno inviato per primo: Da... viaggiate come treno... normale segnalando vostro supplementare a seguito.

Al treno inviato per secondo: Da... a... viaggiate come vostro supplementare a seguito.

Per i treni supplementari in precedenza:

Al treno inviato per primo: Da... a... viaggiate come treno... ante. Anticipo massimo stabilito in tutto il percorso minuti... (oppure: non ammesso alcun anticipo).

Al treno inviato per secondo: Da... viaggiate come treno... normale.

Alle stazioni in ambedue i casi:

Materiale treno... normale viaggia come bis (ter, ante, ecc.) da... a...

fermata nelle stazioni non avvisate, per la consegna di copia del dispaccio.

10. Sulle linee a semplice binario non munite di blocco elettrico regolarmente funzionante, quando siano interrotte le telecomunicazioni è in ogni caso vietato l'inoltro come treno normale del materiale del treno supplementare.

Art. 14.

Soppressione, fusione e sostituzione di treni

Soppressione

1. In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anormalità, le stazioni possono sopprimere i treni senza servizio viaggiatori.

I treni con servizio viaggiatori possono essere soppressi soltanto per cause di forza maggiore o in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, oppure per disposizione degli Uffici Superiori.

2. Gli annunci alle stazioni, posti intermedi e di linea, le relative conferme, nonchè gli avvisi ai treni incrocianti (1) devono essere dati con le stesse norme prescritte per l'esecuzione dei treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule:

FORMULA N. 25 — OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) TRENO... SOPPRESSO DA... A...

FORMULA N. 26 — INTESO OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) SOPPRESSIONE TRENO... DA... A...

3. In caso di impossibilità di ricevere la conferma di soppressione o, quando questa non sia prescritta, di tramutare l'annuncio a una stazione o bivio incontrato di punta, devono applicarsi al primo treno che segue quello

(1) Treno... soppresso da... a...

soppresso le disposizioni di cui all'art. 8 comma 4, con relativa consegna di copia del dispaccio di soppressione (1).

4. Spetta alla stazione termine del tratto di soppressione di regolare gli incroci e le precedenza ancora da effettuare che erano previsti sul tratto stesso.

5. Quando sia opportuno le stazioni possono fondere **Fusione** due treni, sopprimendone uno di essi con le norme di cui ai comma precedenti e facendone proseguire il materiale ed i relativi documenti, nonchè eventualmente la locomotiva e il personale, con l'altro treno. A quest'ultimo deve farsi opportuna prescrizione (2).

In tal caso le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso:

FORMULA N. 25 bis — OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) TRENO... SOPPRESSO DA... A... — MATERIALE (ed occorrendo: LOCOMOTIVA, PERSONALE) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO... (ed occorrendo: CHE FARA' SERVIZIO VIAGGIATORI oppure MERCI A...).

FORMULA N. 26 bis — INTESO OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) SOPPRESSIONE TRENO... DA... A... — MATERIALE VIAGGIA CON TRENO...

6. Quando un treno sia in ritardo tale da causare perturbamento alla circolazione sulla linea, le stazioni possono sopprimerlo e sostituirlo effettuando un opportuno straordinario. **Sostituzione**

In tal caso le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso:

(1) Marcia a vista in arrivo e fermata a... per consegna a quel dirigente (o agente del bivio) del dispaccio di soppressione del treno... da... a...

(2) Treno... soppresso da... a... Disimpegnate in sua vece servizio viaggiatori (o merci) fermando a... (Indicare le stazioni nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare servizio del treno soppresso).

FORMULA N. 25 ter — OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) TRENO... SOPPRESSO DA... A... — EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO STRAORDINARIO...

FORMULA N. 26 ter — INTESO OGGI... (DOMANI... oppure NOTTE DAL... AL...) SOPPRESSIONE TRENO... DA... A... ED EFFETTUAZIONE STESSO TRATTO STRAORDINARIO... (ed occorrendo: CHE INCROCIA A... TRENO...).

Circolazione
su linee
affiancate

7. Su determinati tratti fra due stazioni serviti da più linee affiancate a doppio binario ed esercitate col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni e in base a disposizioni particolari emanate dalle Divisioni dell'esercizio, che treni impostati su una linea vengano alla occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea, conservando il proprio numero e sigla, senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione.

Tali speciali istradamenti dovranno essere concordati fra le stazioni e notificati ai posti intermedi e di linea.

Art. 15.

Anticipo nella corsa dei treni

Ammissibilità dello
anticipo

1. In relazione alle esigenze del servizio è ammesso che i treni siano inoltrati in anticipo sul proprio orario sulle linee indicate nell'orario di servizio in cui i posti fissi (art. 2 comma 12) sono collegati telefonicamente con ambedue le stazioni limitrofe.

Quando si possa ridurre o sopprimere la fermata in posti intermedi, deve provvedervi la stazione precedente nel senso di marcia dei treni.

2. L'anticipo di corsa è sempre vietato:

— in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori;

— quando si tratti del treno che delimita la fine di una interruzione programmata o intervallo d'orario;

— quando sul tratto interessato non si sia potuto dare preventivo avviso a una stazione, posto intermedio o posto di linea.

3. Il dirigente che intenda far circolare un treno in anticipo di corsa fino alla stazione successiva, presi accordi con quest'ultima anche per quanto riguarda l'eventuale riduzione o soppressione di fermata in posti intermedi, deve trasmetterle preventivamente il dispaccio:

Anticipo da
stazione a
stazione

FORMULA N. 27. — TRENO... VIAGGERA' CON ANTICIPO DI MINUTI... DA... A... (ed occorrendo: E DI MINUTI... DA... A... — SOPPRESSA FERMATA A...)

e, sulle linee non esercitate col blocco telefonico, riceverne conferma.

4. Quando siano stati presi preventivi accordi con tutte le stazioni interessate, anche per la soppressione di fermata nelle stazioni intermedie (art. 6 comma 19), il dirigente può disporre per l'anticipo di corsa del treno su un tratto comprendente più stazioni, non oltrepassando mai la prima d'incrocio. In tal caso egli deve preventivamente estendere a tutte le stazioni interessate il dispaccio formula 27 e ricevere conferma dell'anticipo previsto.

Anticipo
sul tratto
comprende
nte più
stazioni

5. Una stazione sede d'incrocio può, previo spostamento dell'incrocio stesso, disporre con le modalità di cui sopra per l'anticipo di corsa di un treno interessato. In tal caso sulla proposta di spostamento formula 14 saranno indicati i minuti di anticipo con cui s'intende far avanzare il treno.

6. Prima dell'inoltro del treno ciascuna stazione deve avvisare con dispaccio i posti intermedi nonché i posti di linea (art. 20) fino alla stazione attigua, precisando l'anticipo previsto sul tratto interessante i posti stessi.

Avviso
ai posti
intermedi
e di linea

7. Il dirigente della stazione che dispone per l'anticipo di corsa di un treno deve provvedere per l'opportuna prescrizione fissando il limite massimo dell'anticipo stesso (1).

Avviso
ai treni

(1) Viaggiate con anticipo massimo di minuti... da... a... ed occorrendo: e di minuti... da... a...
Soppressa fermata a... - Fermate a...

**Locomotive isolate e di rinforzo.
Treni senza scorta di movimento**

Locomotive
isolate

1. Le locomotive isolate viaggiano di regola senza scorta di agenti del movimento e ai compiti specifici del personale di scorta provvede il personale di trazione. Sono da considerarsi isolate anche le locomotive ed i gruppi di esse che circolano trainando o spingendo particolari veicoli (un veicolo in corsa prova o guasto, carri riscaldatori, carri attrezzi).

2. L'effettuazione dei treni straordinari per l'inoltro di locomotive isolate non è subordinata all'autorizzazione del Capo Reparto Movimento.

Locomotive
di rinforzo

3. Il dirigente della stazione che aggiunge la locomotiva di rinforzo ad un treno deve, salve diverse disposizioni locali, darne avviso a quella dove termina il rinforzo stesso.

4. Nell'orario di servizio è indicato su quali tratti di linea è di regola ammesso il rinforzo in coda (spinta) con una o due locomotive. Il dirigente della stazione che aggiunge la spinta deve avvisarne il macchinista di testa ed il capotreno, salva l'eccezione di cui al comma 8.

5. Le locomotive di spinta possono viaggiare fino ad una determinata stazione agganciate o con maglia sganciabile (1), oppure in quest'ultimo caso fino ad un punto determinato della linea con ricovero nella stazione precedente.

Spinta
sganciabile

6. Quando una locomotiva di spinta viaggia con maglia sganciabile ciascuna stazione del tratto interessato, a partire da quella in cui ha inizio il rinforzo, deve darne avviso alla stazione successiva prima della partenza del treno.

(1) Dispositivo che può essere azionato anche in corsa.

Sulle linee esercitate col blocco telefonico tale avviso viene dato completando i dispacci di richiesta e di concessione di via libera con le parole CON SPINTA SGANCIABILE e all'occorrenza FINO AL KM. . . .

Sulle linee esercitate col blocco elettrico l'avviso, da estendersi anche ai posti di blocco intermedi, deve essere dato con il dispaccio:

FORMULA N. 28 — TRENO . . . PARTIRA' CON SPINTA SGANCIABILE (ed eventualmente: FINO AL KM. . . .).

Le stazioni e i posti di blocco intermedi devono confermare alla stazione precedente con il dispaccio:

FORMULA N. 29 — INTESO TRENO . . . CON SPINTA SGANCIABILE (ed eventualmente: FINO AL KM. . . .).

Il treno rinforzato con locomotiva sganciabile deve portare la doppia segnalazione di coda prevista dal Regolamento segnali.

7. Non è ammesso l'impiego della maglia sganciabile per la spinta quando, per interruzione delle telecomunicazioni, non sia stato possibile avvisarne la stazione successiva od anche uno solo dei posti di blocco intermedi e riceverne la relativa conferma.

8. Nell'orario di servizio possono essere indicati i treni ordinari normalmente spinti con locomotiva sganciabile viaggiante da stazione a stazione. Per tali treni non occorrono gli avvisi di cui al comma 6.

Spinta
sganciabile
indicata in
orario

9. Qualora uno dei treni anzidetti dovesse partire senza spinta, la stazione interessata deve darne avviso al macchinista e capotreno, nonchè avvisare la stazione attigua e gli eventuali posti di blocco interposti con il dispaccio:

FORMULA N. 30 — TRENO . . . PARTIRA' SENZA SPINTA.

Se non è possibile trasmettere il dispaccio di cui sopra, al treno stesso deve essere prescritta fermata in corrispondenza dei posti di blocco non potuti avvisare e, occorrendo,

nella stazione successiva ed il capotreno deve informare il guardablocco e quel dirigente della mancanza di rinforzo.

Gli avvisi e le prescrizioni di cui sopra non occorrono se la linea è esercitata col blocco automatico e questo è efficiente.

10. Quando la spinta abbandona il treno in linea, la stazione in cui rientra la locomotiva stessa deve comunicare l'avvenuto ricovero alla stazione limitrofa e agli eventuali posti di blocco intermedi con il dispaccio:

FORMULA N. 31 — SPINTA TRENO... RICOVERATA.

Tale dispaccio non occorre:

— sulle linee esercitate col blocco telefonico sulle quali peraltro i dispacci di via libera per il primo treno che impegna la linea dopo quello rinforzato devono essere opportunamente completati (1);

— sulle linee esercitate col blocco automatico;

— per i casi particolari autorizzati dalle Divisioni dell'esercizio in relazione all'esistenza di appositi dispositivi di sicurezza.

11. Sulle linee esercitate col blocco automatico non è ammesso che la spinta abbandoni il treno in linea oltre la prima sezione di blocco attigua alla stazione in cui la locomotiva deve rientrare.

12. Sulle linee esercitate col blocco elettrico manuale, quando è prescritto il dispaccio formula 31 le stazioni e i posti di blocco intermedi che non possano riceverlo non devono fare uso del blocco. In tal caso la circolazione deve essere regolata con le norme dell'art. 21.

(1) a) SEQUITO TRENO... (che ha avuto il rinforzo) E DOPO RICOVERATA SPINTA MIA STAZIONE CHIEDO INVIARE TRENO...
RICOVERATA VOSTRA STAZIONE SPINTA TRENO... VIA LIBERA TRENO...

b) DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO... (che ha avuto il rinforzo) E SEQUITO SPINTA TRENO STESSO CHIEDO INVIARE TRENO...
Risposta con il dispaccio formula 4.

13. Agli effetti degli incroci nella stazione di ricovero, la corsa di ritorno di una locomotiva di spinta che abbia abbandonato un treno in linea è considerata come una corsa di straordinario ad orario libero.

14. Sulle linee a doppio binario, quando la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea e si ricoveri in stazione percorrendo il binario illegale, non occorre avviso d'incrocio ai treni interessati, sempre che la stazione stessa sia munita di doppio segnalamento di protezione e di partenza.

15. Le disposizioni del presente articolo non si applicano per lo spinto date al fini dell'avviamento nell'ambito di una stazione. Norme particolari potranno essere impartite dalle Divisioni Movimento interessate.

Spinta nell'ambito di una stazione

16. I treni composti di mezzi leggeri, quando non svolgono servizio viaggiatori, nonchè treni di determinate caratteristiche stabilite dai Servizi interessati possono viaggiare senza scorta di movimento.

Treni senza scorta di movimento

17. Alle condizioni stabilite dai Servizi interessati è ammessa la circolazione di treni affidati ad un solo agente, che è addetto alla guida. Sulle linee non esercitate col blocco automatico, la circolazione di un treno affidato al solo guidatore deve essere preventivamente notificata alle stazioni del percorso a cura della stazione di origine, salvo che la circolazione stessa sia prevista in orario o in apposita circolare.

Treni affidati al solo guidatore

18. Sulle linee esercitate col blocco elettrico manuale, quando fra due stazioni esistano uno o più posti di blocco intermedi, il treno che segue immediatamente quello affidato al solo guidatore deve circolare anche col blocco telefonico da stazione a stazione.

19. Ai treni affidati al solo guidatore non sono applicabili le disposizioni del Regolamento segnali per la prote-

zione in caso di arresto in linea. Pertanto, sulle linee non esercitate col blocco automatico, la stazione che non riesca a procurarsi la via libera per un treno che circoli a seguito deve attenersi alle norme dell'art. 21 completando opportunamente la prescrizione di marcia a vista (1).

20. Le disposizioni di cui al comma precedenti si applicano ugualmente alle locomotive di spinta sganciabili che risultino affidate ad un solo agente di macchina (guidatore).

Art. 17.

Treni materiali e carrelli

Treni materiali

1. I treni materiali (M. L.) sono treni straordinari effettuati per esigenze del Servizio Lavori o Impianti Elettrici, per carico e scarico di materiale in linea e nelle stazioni.

L'effettuazione e la circolazione dei treni M. L., salvo quanto stabilito dai successivi comma per i tratti di lavoro, sono soggette alle norme che regolano gli altri treni straordinari (artt. 11 e 12).

Orario

2. L'orario del treno M. L. deve distinguere i tratti d'invio, sui quali valgono le norme comuni, ed il tratto di lavoro dove devono essere svolte le operazioni di carico e scarico. L'orario può prevedere diverse corse sul tratto di lavoro da considerarsi come altrettanti treni distinti.

Sul tratto di lavoro il treno M. L. può anche non raggiungere la stazione successiva e, sulle linee a doppio binario, può anche percorrere il binario in senso illegale.

Quando il tratto di lavoro comprende una o più stazioni, deve essere stabilita la fermata in ciascuna di esse.

3. L'orario deve prevedere il tempestivo ricovero del treno M. L. in una stazione o cava, in modo da evitare

(1) Mancando via libera rispetto treno... che può essere fermo in linea non protetto, marcia a vista da... a... e in arrivo in questa ultima stazione.

ritardi alla circolazione degli altri treni. Se il ritorno avviene nel senso illegale devono essere precisate anche le modalità da osservarsi per l'ingresso in stazione.

4. Nell'orario del treno materiale devono essere fissati gli incroci con le norme dell'allegato II, ivi compresi quelli che si determinano per percorsi sul binario illegale sul tratto di lavoro.

5. Sul tratto di lavoro si omette sempre la segnalazione dei treni M. L. e ai treni stessi, salve diverse disposizioni locali, deve essere prescritta marcia a vista in corrispondenza di tutti i passaggi a livello compresi nel tratto stesso.

Circolazione sul tratto di lavoro

6. Per la circolazione dei treni M. L. sul tratto di lavoro deve applicarsi su tutte le linee il regime del blocco telefonico da stazione a stazione. Sulle linee attrezzate col blocco elettrico manuale non si deve farne uso nei seguenti casi:

— quando il treno M. L. debba effettuare un percorso nel senso illegale o quando, sul semplice binario, non raggiunga la stazione successiva a quella di partenza;

— quando sul tratto di lavoro esistano passaggi a livello collegati agli impianti di blocco.

7. Sul tratto di lavoro è ammesso il licenziamento di un treno M. L. a distanza di 5' dal treno precedente anche se quest'ultimo non è ancora giunto nella successiva stazione, oppure a distanza di blocco sulle linee munite di blocco automatico. In tali evenienze devono essere opportunamente modificati i dispacci di via libera per il treno M. L. (1) e, se il distanziamento non è disciplinato dai segnali di blocco automatico, occorre prescrivere al treno precedente di proteggersi immediatamente in caso di fermata in linea e al treno M. L. di circolare con marcia a vista.

(1) A DISTANZA DI... DAL TRENO... CHIEDO INVIARE TRENO M. L....
A DISTANZA DI... DAL TRENO... AUTORIZZO INVIO TRENO M. L....

8. Sulle linee a doppio binario, quando un treno M. L. proveniente dal binario illegale si ricovera in stazione munita di doppio segnalamento di protezione e di partenza, non occorre avviso d'incrocio ai treni in senso opposto.

9. Durante la circolazione del treno M. L. le stazioni che delimitano il tratto di lavoro devono tenere esposto un segnale d'arresto a mano oltre lo scambio estremo dal lato del tratto di lavoro stesso o, in mancanza, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Detto segnale deve essere tolto per il treno M. L. o, se questo si ricovera nella stazione successiva, dopo avuta conoscenza dell'avvenuto ricovero.

10. L'agente del Servizio Lavori o Impianti Elettrici di scorta al treno M. L. è tenuto a far sospendere il lavoro in tempo utile per garantire il ricovero non più tardi dell'ora stabilita dall'orario.

Quando il ricovero è previsto nel senso illegale su linea a doppio binario attrezzata col blocco automatico o col blocco a settori, il treno M. L., che eccezionalmente debba impegnare il binario oltre il termine stabilito e senza benessere della stazione di ricovero, potrà liberare la linea solo viaggiando nel senso legale. In tal caso se non è possibile ricevere preventive istruzioni dalla stazione successiva, il treno M. L. verrà sempre arrestato al segnale di protezione di essa per essere pilotato in stazione.

11. Il treno M. L. che si ricovera in stazione dopo una corsa sul tratto di lavoro deve sempre entrare nella stazione stessa con marcia a vista.

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

13. I binari di cava allacciati in piena linea si considerano come facenti parte di una stazione limitrofa, agli ef-

Ricovero
del treno
M. L.

fetti del ricovero del treno M. L., quando esistano comunicazioni telefoniche dirette tra la cava e la stazione stessa.

In tal caso il dirigente della stazione designata deve farsi confermare dal capotreno del treno M. L., oppure, in base a disposizioni locali, da agente sul posto, che siano state osservate tutte le disposizioni per garantire il libero passaggio dei treni durante il ricovero (1).

14. Sulle linee esercitate col blocco elettrico manuale, quando il treno M. L. abbia circolato senza l'uso di questo ultimo, la stazione in cui si ricovera il treno M. L. deve trasmettere all'attigua comprendente il tratto di lavoro, nonchè ai posti di blocco intermedi eventualmente esistenti, il dispaccio di giunto di cui alla formula 11.

La normale circolazione può essere ripristinata solo dopo tale dispaccio. In caso d'interruzione delle telecomunicazioni si adotteranno le norme dell'art. 21.

15. Sui tratti di lavoro i treni M. L. possono essere scortati da personale del Servizio Lavori o Impianti Elettrici appositamente abilitato, in sostituzione del capotreno e dei frenatori.

E' inoltre consentito che il personale di trazione sia sostituito con agenti appositamente abilitati di altri Servizi dell'esercizio.

16. Per i tratti di lavoro su linee con pendenza superiore al 15% l'ubicazione della locomotiva del treno M. L. deve essere stabilita di comune accordo, tra le Divisioni dell'esercizio, anche in relazione alle contropendenze del tratto stesso.

17. Il dimezzamento dei treni M. L. per facilitare il carico e lo scarico sui tratti di lavoro è di regola vietato, a meno che nell'orario esista esplicita autorizzazione. In tal caso l'orario stesso deve comprendere le istruzioni necessarie.

Norme
specifiche
per il treno
M. L.

(1) TRENO M. L. . . . RICOVERATO IN CAVA. IMPIANTI DISPOSTI PER LIBERO PASSAGGIO DEI TRENI.

Art. 17

Carrelli

18. Con la denominazione di *carrelli* s'intendono i particolari veicoli con o senza motore atti a circolare su binario, normalmente utilizzati per esigenze dei Servizi Lavori o Impianti Elettrici.

I carrelli, in relazione alla possibilità o meno della loro rimozione dal binario, si distinguono in rimovibili e non rimovibili.

19. La circolazione dei carrelli può essere regolata con le norme dei treni M. L. oppure con le specifiche disposizioni che formano oggetto dell'Istruzione per la circolazione dei carrelli.

Circolazione in periodo d'interruzione

20. Sui binari che risultano interrotti alla normale circolazione (art. 18), i treni M. L. ed i carrelli circolano senza intervento dei dirigenti delle stazioni. Questi devono soltanto provvedere ad assicurare l'itinerario per la partenza ed il ricevimento dei treni M. L. e dei carrelli nonchè ad impartire per iscritto all'agente di scorta dei treni M. L. le norme per il rientro in stazione. Spettano unicamente all'incaricato del Servizio Lavori o Impianti Elettrici tutte le incombenze relative al licenziamento dei treni M. L. e dei carrelli, previo benessere del dirigente, e alla circolazione in linea.

21. Se per cause di forza maggiore un treno M. L. o un carrello non rimovibile non può ricoverarsi prima della fine dell'interruzione programmata, esso deve essere tempestivamente protetto come un ostacolo in linea. L'incaricato del Servizio Lavori o Impianti Elettrici deve procurare di darne avviso, quanto prima possibile, ai dirigenti delle stazioni limitrofe.

Art. 18

Art. 18.

Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario

1. Su una linea a semplice binario, oppure su uno od entrambi i binari di una linea a doppio, la circolazione dei treni può essere interrotta:

Norme Generali

a) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate);

b) per impostazione d'orario (intervalli d'orario);

c) per cause accidentali (interruzioni accidentali).

Le interruzioni programmate e gli intervalli d'orario sono delimitati dal transito di determinati treni oppure da determinate ore.

2. Ogni qual volta la circolazione sia interrotta su un binario le stazioni e i bivi devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale d'arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza dello scambio stesso, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori. L'avviso ai bivi sarà dato dalle stazioni designate dalle Divisioni Movimento.

3. Il programma d'interruzione viene emanato dalla Divisione Movimento interessata e deve prevedere le modalità per la richiesta dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato del Servizio Lavori o Impianti Elettrici, nonchè per la sua concessione.

Programma d'interruzione

4. La stazione designata dal programma, alla quale viene rivolta dall'agente autorizzato la richiesta di conferma dell'interruzione (1), prima di concederla (2) deve avvisare tutte le stazioni del tratto da interrompere con il dispaccio:

(1) CONFERMATE INTERRUZIONE COME DA PROGRAMMA N.°... FRA... E...

(2) CONFERMO INTERRUZIONE COME DA PROGRAMMA N.°... FRA... E... CON INIZIO DOPO TRANSITO TRENO... (oppure: dalle ore...) E FINO ALLE ORE ...

FORMULA N. 32 — OGGI... HA LUOGO INTERRUZIONE LINEA (O BINARIO PARI O DISPARI) FRA... E... COME DA PROGRAMMA N... DEL...

Le stazioni del tratto da interrompere devono confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 33 — INTESO INTERRUZIONE LINEA (O BINARIO PARI O DISPARI) FRA... E... COME DA PROGRAMMA N... DEL...

L'avviso deve essere esteso alle stazioni capotronco attigue ed al Capo Reparto Movimento. Quando in una stessa località si hanno più stazioni capotronco che immettono treni sulla linea, l'avviso deve essere dato solo alla capotronco principale.

5. L'interruzione programmata che preveda il completo arresto della circolazione su un determinato tratto di linea può avere di fatto inizio, salve specifiche disposizioni in contrario inserite nel programma per occorrenze eccezionali, solo dopo il passaggio dei treni viaggiatori e dei relativi supplementari, dei treni derrate e dei treni merci equiparati a quelli viaggiatori (indicati come tali nel programma) il cui transito verrebbe a cadere, per ritardo, entro i limiti previsti per l'interruzione stessa.

Nel caso in cui il transito del treno in ritardo debba avvenire poco prima del previsto termine dell'interruzione, questa potrà essere concessa, ma se ne dovrà anticipare la fine in modo da consentire il passaggio del treno in ritardo.

I treni non compresi fra quelli sopra indicati devono essere trattenuti o soppressi a cura della stazione limite del tratto interrotto.

6. Il programma d'interruzione di un binario su linea a doppio può prevedere che determinati treni in orario siano istradati in senso illegale sul binario rimasto in esercizio. Nel determinare tali istradamenti anormali le Divisioni Movimento devono tener conto dell'importanza dei treni stessi.

Interruzione programmata della linea

Interruzione programmata di un binario su linea a doppio

7. I treni in ritardo devono essere di regola istradati sull'unico binario in esercizio. Le Divisioni Movimento possono però stabilire in programma che l'inizio dell'interruzione sia subordinata al passaggio di determinati treni.

8. Quando è prevista la circolazione a binario unico, oltre alle norme del presente articolo in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'art. 19.

9. Quando sono interrotte le telecomunicazioni non può aver luogo alcuna interruzione programmata.

Limitazioni e divieti

Quando, per qualsiasi circostanza, l'interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il dirigente deve darne immediata comunicazione al richiedente.

10. Quando l'agente autorizzato di cui al comma 3 non abbia richiesto di utilizzare l'interruzione nel termine previsto, o avendone fatta richiesta vi rinunci, il dirigente può utilizzare per la circolazione il binario che avrebbe dovuto essere interrotto. L'interruzione, qualora sia stata annunciata alle stazioni interessate, deve essere annullata.

Un'interruzione già concessa può essere annullata solo previo benestare registrato dell'agente autorizzato che l'ha richiesta.

11. Durante l'interruzione programmata nessun treno deve essere inoltrato sul tratto interrotto, fatta eccezione per i treni materiali circolanti con le norme di cui all'art. 17 comma 20 e 21.

12. Gli agenti dei Servizi Lavori ed Impianti Elettrici devono avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente interessato.

Compiti degli agenti che utilizzano l'interruzione programmata

Gli agenti del Servizio Impianti Elettrici o Lavori, che intendano utilizzare un'interruzione stabilita per esigenze dell'altro Servizio, devono prendere specifici diretti accordi con l'agente autorizzato di cui al comma 3, al quale è stata concessa l'interruzione stessa.

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.

Riattivazione dopo una interruzione programmata

14. Quando il ripristino della linea o del binario può avvenire nei termini previsti, l'agente autorizzato di cui al comma 3 non deve darne alcuna comunicazione alle stazioni. La normale circolazione viene senz'altro ripresa dall'ora stabilita nel programma.

15. Quando eccezionalmente per motivi di forza maggiore la circolazione non possa essere riattivata nel termine stabilito, gli agenti del Servizio Lavori o Impianti Elettrici devono tempestivamente provvedere alla protezione del tratto interrotto od ingombro nei modi prescritti dal Regolamento segnali.

Inoltre l'agente di cui al comma 3 deve darne quanto prima possibile avviso per iscritto o con fonogramma registrato, precisando il tratto da mantenere interrotto e la presumibile ulteriore durata dell'interruzione, al dirigente di una delle stazioni limitrofe che provvederà secondo le norme delle interruzioni accidentali.

16. Quando invece i lavori possano essere 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 stazione che ha concesso l'interruzione, che viene così autorizzato a ripristinare la circolazione sul binario interrotto, previo avviso alle altre stazioni interessate con il dispaccio:

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

Intervalli d'orario

17. Sulle linee possono essere previsti, nell'impostazione di orario dei treni ordinari, opportuni periodi liberi da circolazione denominati *intervalli d'orario*.

Durante tali intervalli, che sono indicati nell'orario di servizio, il binario non interessato dalla circolazione dei treni può essere interrotto per le esigenze della manutenzione o per altre occorrenze.

18. Di regola nell'intervallo d'orario interessante un binario su linea a doppio non è prevista la circolazione nei due sensi sull'altro binario rimasto in esercizio, sul quale i treni circolano nel solo senso legale e col normale regime.

19. Le modalità di concessione e utilizzazione degli intervalli d'orario sono quelle indicate nei precedenti comma per le interruzioni programmate, con le varianti di cui appresso:

a) la richiesta dell'intervallo deve essere inoltrata almeno un'ora prima alla stazione prestabilita e la conferma 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 concessione di cui al comma 4, nonchè in quelli fomule 32 e 33, da impiegarsi per gli annunci e conferme, deve essere sostituita la frase INTERVALLO D'ORARIO a quella INTERRUZIONE COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ...;

c) l'annuncio e le conferme sono sempre limitati alle sole stazioni del tratto d'intervallo;

d) per l'effettiva delimitazione degli intervalli interessanti un binario su linea a doppio devono applicarsi le norme previste dal comma 5. Solo i treni in ritardo di cui all'ultimo capoverso di detto comma possono essere istradati sul binario rimasto in esercizio con le modalità di circolazione previste per le interruzioni accidentali.

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 avvertirne le stazioni del tratto interrotto con il dispaccio:

Interruzione accidentale della linea

FORMULA N. 35 — PER... (motivo) LINEA INTERRUPTA
FRA... E...

Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio formula 33, omettendo la frase COME DA PROGRAMMA N. ... DEI...

L'avviso deve essere esteso con le modalità di cui al comma 4 a tutte le stazioni della linea fino alle capotronco attigue, nonchè al Capo Reparto Movimento.

21. Le due stazioni estreme del tratto interrotto devono ~~considerarsi~~ quali stazioni capotronco dei rispettivi tratti rimasti in esercizio fra esse e le capotronco più vicine e intervenire per tutte le disposizioni di movimento che si rendano necessarie in dipendenza dell'interruzione accidentale della linea.

In attesa d'interventi superiori, i capistazione titolari ed i dirigenti delle anzidette stazioni devono prendere accordi fra di loro e con le altre stazioni interessate, nonchè con gli agenti degli altri Servizi dell'esercizio, per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.

22. La stazione che per prima viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un binario di una linea a doppio, deve immediatamente informarne le stazioni del tratto interrotto con il dispaccio:

FORMULA N. 36 — PER... (motivo) BINARIO PARI (O DISPARI) INTERRUPTO FRA... E...

e riceverne conferma.

All'osservanza della stazione provvederà ad attivare la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio (art. 19).

23. La stazione che ha diramato l'annuncio dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto dagli agenti dei Servizi interessati avviso per iscritto o con dispaccio che la

Interruzione
accidentale
di un binario
su linea
a doppio

Riattivazione dopo
un'interruzione
accidentale

circolazione può essere ripresa, deve avvisarne con dispaccio lo stesso stazioni cui era stata notificata l'interruzione stessa, precisando le modalità di ripresa del servizio (servizio normale su entrambi i binari, servizio su un solo binario di linea a doppio, servizio a vapore, ecc.).

Art. 19.

Circolazione a binario unico su linea a doppio binario

1. La circolazione dei treni nei due sensi su un binario di una linea a doppio viene disposta con programma o attività d'iniziativa dei dirigenti per fatto accidentale (art. 18).

Norme
generali

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, anche per l'evenienza di interruzioni accidentali.

Le stazioni disabilitate nonchè le fermate e assuntorie munite di deviatori, che si trovino sul tratto ridotto a binario unico, devono essere possibilmente presenziate dal dirigente.

I posti intermedi presenziati da dirigente sono da considerarsi stazioni agli effetti del presente articolo.

3. Quando fra le stazioni situate sul tratto ridotto a binario unico siano interrotte le telecomunicazioni, deve essere istituito il servizio con pilotaggio di cui all'art. 21.

4. Disposizioni in deroga alle norme comuni possono essere impartite dai Servizi dell'esercizio per determinate linee che siano attrezzate con impianti di segnalamento e di blocco elettrico per la circolazione nei due sensi su uno stesso binario.

Linee con
attrezzature
particolari

**Annuncio
alle stazioni**

5. La stazione designata dal programma oppure, nel caso d'interruzione accidentale, quella che per prima rileva la necessità del servizio a binario unico, deve avvisare le stazioni del tratto da esercitare a binario unico rispettivamente con le formule 32 o 36, precisando sempre il binario interrotto (pari o dispari) e completando le formule stesse con la frase:

TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (O PARI).

Le stazioni del tratto anzidetto devono confermare con il dispaccio formula 33 omettendo, se trattasi d'interruzione accidentale, la frase: COME DA PROGRAMMA N. . . . DEL

L'avviso deve essere esteso come indicato all'articolo 18 comma 4.

**Avviso
ai posti
intermedi
e di linea**

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 deviatoi, il posto stesso deve essere considerato impresenziato agli effetti del comma 12-b) fino a che non si abbia conferma del suo presenziamento 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.

**Norme per
l'inoltro
dei treni**

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

deve essere precisato: SUL BINARIO ILLEGALE DEI DISPARI (O DEI PARI).

Sulle linee esercitate col blocco elettrico devono essere anche applicate le norme particolari contenute nelle apposite Istruzioni.

8. Sul tratto ridotto a binario unico la successione dei treni nei due sensi sul binario in esercizio è disciplinata unicamente con le norme di cui al comma 7, in deroga alle disposizioni dell'art. 9, dalla stazione che inoltra i treni nel senso legale. Con ordine superiore può essere invece stabilito che la successione dei treni sia disciplinata dalla stazione che inoltra i treni nel senso illegale.

9. I segnali fissi delle stazioni e della linea 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

10. Ai treni circolanti sul tratto esercitato a binario unico devono essere date le seguenti prescrizioni:

a) a tutti i treni, avviso della circolazione a binario unico;

b) ai treni circolanti sul binario per essi legale, fermata nelle stazioni non munite di doppio segnalamento di protezione e partenza;

c) ai treni con itinerario di arrivo o di partenza sull'illegale, marcia a vista in arrivo e fermata nelle stazioni interessate;

d) ai treni in arrivo dal binario illegale, fermata prima del deviatoio d'ingresso delle stazioni interessate;

e) al primo treno circolante nel senso illegale, esposizione del segnale previsto dal Regolamento segnali e marcia a vista e fischi ripetuti nell'avvicinarsi ai tratti di lavoro preceduti dall'apposita tabella « S ».

Le anzidette prescrizioni devono essere date d'iniziativa e a cura delle stazioni estreme del tratto esercitato a binario unico, alle quali le singole stazioni interessate del tratto stesso devono tempestivamente fornire gli ulteriori elementi con apposito dispaccio.

Le stazioni estreme potranno incaricare delle prescrizioni stesse opportuna precedente stazione, da cui dovranno ricevere conferma.

In mancanza di tale conferma le stazioni estreme devono arrestare il treno per i necessari avvisi e, se questo deve essere istradato su itinerario illegale, riceverlo previa fermata al segnale di protezione.

11. Quando siano state realizzate tutte le occorrenti condizioni di sicurezza, i dirigenti delle singole stazioni interessate del tratto interrotto intervengono tempestivamente per evitare:

— ai treni in arrivo dal binario illegale, la fermata prima dello scambio d'ingresso della propria stazione;

— ai treni circolanti su itinerario legale, la fermata nella propria stazione;

— ai treni con itinerario di partenza sul legale comandato da segnale di partenza, il completo arresto nella propria stazione ricorrendo alla norma dell'art. 6 comma 20 (fermata ridotta).

12. Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere perchè siano praticate le seguenti prescrizioni:

a) ai treni che devono incontrare scambi di punta in posti intermedi presenziati, marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h in corrispondenza dei posti stessi;

b) ai treni che devono incontrare scambi di punta non presenziati, provvisti o meno di fermascambi di sicurezza, fermata prima d'impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

13. Quando esistono rallentamenti spetta alla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento stesso che inoltra i treni nel senso illegale, di provvedere per le relative prescrizioni ai treni.

14. Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme stabilite dall'art. 18.

15. Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, anche sulle linee munite di blocco elettrico deve essere mantenuto il regime del blocco telefonico per il primo treno in entrambi i sensi. Nei dispacci relativi al primo treno istradato sul binario precedentemente interrotto deve essere precisato il binario stesso: SUL BINARIO LEGALE DEI DISPARI (O DEI PARI).

Art. 20.

Rapporti fra stazioni e posti di linea

1. I dirigenti delle stazioni sono tenuti a trasmettere gli avvisi relativi alla circolazione dei treni previsti dal presente Regolamento ai seguenti posti della linea (art. 2, comma 12):

a) *posti fissi di linea* (posti di custodia dei passaggi a livello ed altri posti fissi di vigilanza) collegati telefonicamente con le stazioni limitrofe;

b) *cantieri di lavoro* che si siano annunciati al dirigente.

Tali avvisi vengono di regola trasmessi dalle stazioni nel senso di marcia dei treni.

2. I cantieri dotati di telefono atto a ricevere chiamate e permanentemente presenziato possono annunciarsi al dirigente con il dispaccio:

CAPO STAZIONE . . . - DALLE ORE . . . ALLE ORE . . . CANTIERE DI LAVORO FRA KM. . . E KM. . . (SUL BINARIO . . .) POSTO TELEFONICO N. . . PREZENZIATO.

Ripristino
del servizio
a doppio
binario

Posti
di linea

Annuncio
di cantieri
collegati
permanentemente

Sulle linee a semplice binario, nonchè su quelle a doppio quando il cantiere impegni entrambi i binari, l'annuncio deve essere dato ad entrambe le stazioni limitrofe abilitate.

Quando invece, sulle linee a doppio, il cantiere lavori su di un solo binario l'annuncio viene limitato alla stazione che invia treni verso di esso. In caso di sopravvenuta circolazione a binario unico il cantiere deve subito annunciarsi anche alla stazione che immette i treni sull'illegale.

3. Quando un cantiere operi sui binari di circolazione nell'ambito dei segnali di protezione di una stazione, è ammesso che ai dispacci di annuncio e di avviso siano sostituite comunicazioni scritte.

4. Quando eccezionalmente, per guasto al telefono o per altre cause, il cantiere non possa annunciarsi ad una delle stazioni previste dal comma 2, l'annuncio può essere rivolto all'altra stazione, dando esplicito avviso della situazione (1).

Il dirigente interessato, previ opportuni accordi con il dirigente della stazione limitrofa, provvederà a dare al cantiere stesso gli avvisi di competenza di entrambe le stazioni. Quando anche le comunicazioni fra le due stazioni fossero interrotte, detto dirigente deve, prima di ogni altro avviso, informarne il cantiere (2), per l'adozione delle conseguenti cautele.

5. Al ricevimento dell'annuncio i dirigenti devono, con apposito dispaccio, dare subito avviso al cantiere delle effettuaioni di treni straordinari (compresi i giornalieri) e supplementari, delle soppressioni, degli anticipi di corsa e del servizio a binario unico sulle linee a doppio (anche se svolgentesi sul binario non impegnato dal cantiere) che interessino il periodo di lavoro e che siano previsti al momento del-

(1) QUESTO CANTIERE PER GUASTO (od altra causa da specificarsi) NON COMUNICA CON LA STAZIONE DI...

(2) QUESTA STAZIONE NON COMUNICA CON LA STAZIONE DI...

l'annuncio, nonchè elencare i treni in ritardo che avrebbero dovuto essere già passati dalla propria stazione. Diversamente preciseranno di non aver nulla da notificare (1).

6. Per i successivi avvisi occorrenti durante il periodo di lavoro i dirigenti si atterranno alle norme dei comma 11 e 12.

7. I cantieri di lavoro che non siano muniti di telefono atto a ricevere chiamate o non siano in grado di presenziare permanentemente il telefono dal quale si annunciano possono, nell'imminenza di lavori interessanti la sicurezza e in altre particolari circostanze, rivolgersi ad una delle stazioni limitrofe al tratto di lavoro, con il dispaccio:

CAPO STAZIONE... - CANTIERE NON MUNITO DI TELEFONO LAVORA FRA KM. ... E KM. ... (SUL BINARIO ...) - DATE SITUAZIONE CIRCOLAZIONE DALLE ORE ... ALLE ORE ...

Il dirigente che ha ricevuto l'annuncio, se la stazione limitrofa immette treni sul binario impegnato dal cantiere, deve subito notificare a quest'ultima l'esistenza del cantiere stesso, richiederle all'occorrenza le comunicazioni di competenza interessanti il periodo lavorativo del cantiere e quindi trasmettere a questo il dispaccio di risposta di cui al comma 5.

Quando occorrendo lo scambio di comunicazioni fra le due stazioni limitrofe al tratto di lavoro queste siano interrotte, la stazione cui il cantiere si è annunciato deve subito informarlo per l'adozione delle conseguenti cautele, fornendogli poi le notizie di sua competenza.

8. Nel caso di cui al comma precedente, il periodo indicato nel dispaccio non deve di massima superare le due ore, salva diversa autorizzazione fino al limite di quattro ore da parte delle Divisioni dell'esercizio interessate, per linee a

(1) SI EFFETTUANO TRENI... - SOPPRESSI TRENI... - TRENO... VIAGGIA CON ANTICIPO MINUTI... - DAL TRENO... SERVIZIO SUL BINARIO UNICO DEI... - TRENI... NON ANCORA PARTITI DA QUESTA STAZIONE. Oppure: NULLA DA NOTIFICARE.

Annuncio
di cantieri
non
collegati
permanen-
temente

scorso o medio traffico in cui l'effettuazione di treni straordinari o supplementari non sia frequente.

Disposizioni limitative per il ricorso al sistema previsto nel comma 7 possono essere stabilite dalla Divisione Movimento d'intesa con le altre Divisioni dell'esercizio interessate, in relazione alle esigenze di traffico delle linee.

9. Quando si sia inserito un cantiere di lavoro non collegato permanentemente, deve essere di norma evitata l'effettuazione di altri treni straordinari o supplementari interessanti il binario impegnato dal cantiere e restano vietati gli anticipi di corsa, salvi quelli comunicati all'atto dell'annuncio. Per gli eventuali treni straordinari o supplementari che debbano essere eccezionalmente inoltrati ci si atterrà alle norme di cui al comma 12.

**Inserimento
del cantiere**

10. Un cantiere comunque annunciatosi può considerarsi inserito solo quando abbia ricevuto completo il dispaccio di risposta di cui al comma 5.

**Avvisi
ai posti
collegati
permanentemente**

11. Le stazioni devono sempre trasmettere con dispaccio ai posti fissi della linea nonchè, per tutto il periodo di lavoro, ai cantieri annunciatisi di cui al comma 2, i seguenti avvisi:

— effettuazioni di straordinari e supplementari;

— soppressioni di treni;

— anticipi di corsa;

— servizio a binario unico su linea a doppio (anche se svolgentesi sul binario non impegnato dal cantiere).

**Mancata
trasmissione
degli avvisi**

12. Salvo il caso del comma 13 il dirigente movimento che si trovi nell'impossibilità di trasmettere a qualche posto della linea gli avvisi sopra prescritti, o non possa ottenere dalla stazione limitrofa la conferma che gli avvisi sono stati dati, si atterrà alle norme indicate in appresso.

a) Ai treni straordinari e supplementari deve prescriversi:

— di segnalare se stessi con l'apposito segnale previsto dal Regolamento segnali;

— d'impegnare con marcia a vista i passaggi a livello non avvisati;

— d'impegnare con marcia a vista gli altri posti fissi e cantieri non avvisati fra le progressive precisate dagli agenti del Servizio Lavori.

b) Al primo treno viaggiante sull'illegale deve prescriversi marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello e posti fissi di vigilanza della linea non avvisati.

c) Devono vietarsi gli anticipi di corsa sui tratti comprendenti posti di linea non preavvisati.

Quando non sia stato possibile dare avviso ai posti della linea della soppressione dei treni, oppure avviso ai cantieri del servizio a binario unico sulle linee a doppio, non occorre provvedere a particolari prescrizioni oltre quella già prevista per i cantieri dall'art. 19 comma 10 punto e).

13. Quando non sia possibile trasmettere i prescritti avvisi ai passaggi a livello protetti da segnali nel senso della marcia dei treni interessati, purchè i segnali stessi siano efficienti, deve esclusivamente provvedersi per la segnalazione di cui al comma 12 punto a) e per il divieto di anticipo di corsa, salvi gli ulteriori obblighi prescritti dal Regolamento segnali e dalle apposite Istruzioni per il caso di guasti.

**Passaggi
a livello
protetti
da segnale**

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.

Informazioni

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.

**Cantieri con
protezione
autonoma**

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 o lo scambio delle occorrenti comunicazioni verbali fra l'avvistatore stesso e il personale di stazione.

Art. 21.

Guasti del blocco elettrico e delle telecomunicazioni - Pilotaggio

Guasto del blocco elettrico

1. Sulle linee esercitate col blocco elettrico, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata col regime del blocco telefonico da stazione a stazione. Del mancato funzionamento del blocco elettrico devono essere avvisati i treni e i posti interessati come stabilito dalle apposite Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco.

Guasto delle telecomunicazioni

2. In caso di guasto delle telecomunicazioni le stazioni si avvalgono di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la regolarità della circolazione dei treni.

3. Sulle linee a semplice binario in cui è in funzione il blocco elettrico manuale, quando le telecomunicazioni sono guaste, gli spostamenti d'incrocio possono farsi da stazione a stazione col solo mezzo della richiesta e concessione della via libera di blocco, purchè lo strumento di blocco venga azionato dal dirigente e sempre che fra le due stazioni non vi siano posti di blocco intermedi. In caso contrario ci si atterrà alle norme del comma 4 punto c).

Guasto del blocco elettrico e delle telecomunicazioni

4. In mancanza del blocco elettrico, in caso di guasto di tutte le telecomunicazioni, devono essere osservate le seguenti norme per l'oltro dei treni.

a) Un treno può essere licenziato a seguito di un altro solo dopo che sia trascorso un intervallo di dieci minuti

dall'ora presumibile di arrivo di quest'ultimo nella successiva stazione, escludendo la possibilità di recupero e tenendo conto degli eventuali perditempi di cui il dirigente sia a conoscenza. Al treno così licenziato deve essere prescritta marcia a vista su tutto il percorso e in arrivo nella successiva stazione (1).

b) Le modalità di cui al punto a) non occorrono per lo oltro del treno che, sulle linee a semplice binario, venga licenziato dopo l'arrivo di altro in senso opposto. Al treno anzidetto deve essere prescritta marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione e in arrivo nella successiva stazione (2).

c) Le stazioni sede d'incrocio devono mantenere gli incroci in esse fissati, a meno che si possa provvedere al relativo spostamento con scambio di dispacci da inviarsi col mezzo più sollecito, oppure sia stato istituito il servizio di pilotaggio.

d) Per la regolazione della circolazione sui tratti comprendenti bivi in linea, le Divisioni Movimento devono preventivamente impartire specifiche disposizioni, in relazione alle caratteristiche locali degli impianti.

5. In aumento alle norme di cui sopra, nei casi di guasto alle telecomunicazioni, devono essere osservate tutte le specifiche disposizioni del presente Regolamento.

Norme specifiche

6. Il servizio con pilotaggio consiste nell'accompagnamento dei treni su ciascun tratto da stazione a stazione, da parte di un agente che assume la denominazione di pilota.

Pilotaggio. Norme generali

Sul tratto di linea in cui si attua il servizio con pilotaggio, i bivi e le stazioni disabilite devono essere subito pre-

(1) Per mancanza via libera marcia a vista da ... a ... e in arrivo in quest'ultima stazione.

(2) Marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione e in arrivo nella stazione di ...

senziati da dirigente e il pilotaggio deve essere istituito considerando anche i bivi come stazioni.

Il pilota deve essere unico fra due stazioni contigue.

7. Dopo che sia stato istituito il pilotaggio nessun treno può circolare senza essere scortato dal pilota, che deve prendere posto in cabina di guida. Nel caso però in cui si debbano inviare due o più treni susseguentisi nello stesso senso, il pilota deve scortare l'ultimo di essi e consegnare al macchinista ed al capotreno degli altri treni autorizzazione scritta a viaggiare senza la sua presenza. Per i treni licenziati a seguito devono essere osservate le norme di cui al comma 4 punto a).

8. La stazione che ai sensi dei comma 10 o 14 deve designare il pilota lo munisce di apposita credenziale (1) ed avvisa la stazione attigua (2) a mezzo del pilota stesso o con eventuale altro sistema più sollecito.

La stazione autorizzata a designare il pilota, qualora il pilotaggio debba iniziarsi con un treno in partenza dalla stazione attigua, le invia con il mezzo più sollecito il pilota stesso munito di credenziale.

Tutti i treni interessati devono essere avvisati dell'istituzione del pilotaggio (3).

9. Qualora la necessità di ricorrere al pilota sia rilevata dalla stazione non autorizzata a designarlo, questa deve curare di avvisarne la stazione attigua.

(1) Il dirigente della stazione (o bivio) di... ha designato come pilota fra la stazione (o bivio) di... e la stazione (o bivio) di... il... (qualifica, cognome e nome dell'agente prescelto).

(2) Fra... e... istituito servizio di pilotaggio (aggiungendo per le linee a doppio binario: sul binario unico dei dispari - o pari -) con pilota della mia stazione di... (aggiungendo: treno... ultimo partito quando il pilota raggiunga la stazione attigua con mezzi propri).

(3) Fra... e... istituito servizio di pilotaggio con pilota della mia stazione (o della stazione di...).

10. Sulle linee a semplice binario quando siano interrotte le telecomunicazioni e mancando il funzionamento del blocco elettrico, il servizio con pilotaggio può essere istituito, qualora se ne ravvisi l'opportunità, in relazione ad una presumibile lunga durata dell'interruzione.

La designazione e l'invio del pilota spettano alla stazione che dovrebbe inoltrare verso la stazione contigua il primo treno non soggetto a vincolo di incrocio (comma 4 punto c).

11. Dopo l'istituzione del servizio di pilotaggio sono da considerarsi annullati tutti gli incroci interessanti le stazioni del tratto soggetto al pilotaggio stesso. Spetta alle stazioni estreme di detto tratto di regolarizzare gli incroci verso gli altri tratti limitrofi in base all'art. 9.

12. A tutti i treni deve essere prescritta marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione e in arrivo nelle due stazioni del tratto con pilotaggio, nonchè fermata nelle stazioni stesse.

Quando il primo treno con pilota è inoltrato dalla stazione autorizzata a designare il pilota stesso, a detto treno deve essere prescritta fermata sui deviatori d'ingresso della stazione successiva per le comunicazioni del caso a quel dirigente.

13. Il servizio normale può essere ripristinato solo dalla stazione che ha designato il pilota e dopo che quest'ultimo vi sia ritornato.

Per il primo treno viaggiante senza pilota deve essere applicato in ogni caso il regime del blocco telefonico, in aumento al blocco elettrico ove esista.

14. In caso di circolazione a binario unico su linea a doppio, quando si siano interrotte le telecomunicazioni, anche se è efficiente il blocco elettrico, deve ricorrersi al servizio di pilotaggio.

La designazione e l'invio del pilota spettano alla stazione che licenzia i treni nel senso legale.

Pilotaggio
su linea
a semplice
binario

Pilotaggio
su binario
unico
di linea
a doppio

15. Salve le specifiche diverse disposizioni del presente articolo, per la circolazione dei treni devono essere osservate le norme dell'art. 19 in quanto applicabili in relazione all'interruzione delle telecomunicazioni.

Per entrambe le stazioni del tratto esercitato a binario unico devono praticarsi ai treni interessati le prescrizioni di cui in appresso:

- a tutti i treni, fermata nelle stazioni stesse;
- ai treni circolanti nel senso legale, marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione e in arrivo;
- ai treni circolanti nel senso illegale, marcia a vista nell'avvicinarsi allo scambio d'ingresso e fermata prima d'impegnarlo.

16. Quando alla ripresa del servizio a doppio binario manchi ancora il funzionamento delle telecomunicazioni, la stazione che licenziava i treni sul binario illegale può iniziare il servizio sul binario legale riattivato, con l'osservanza delle disposizioni del comma 4 punto a). Invece la stazione che licenziava i treni sul binario nel senso legale non può inviare treni verso la stazione attigua fino a che non sia ritornato il pilota.

Art. 22.

Servizio in tempo di neve

**Sgombro
della neve**

1. L'iniziativa per lo sgombro della neve lungo linea è di esclusiva competenza degli agenti del Servizio Lavori. Lo sgombro della neve sui piazzali delle stazioni deve invece essere regolato in base a disposizioni locali concordate fra le Divisioni dell'esercizio interessate.

**Annunci di
competenza
delle
stazioni**

2. Indipendentemente dall'organizzazione di competenza del Servizio Lavori, i dirigenti delle stazioni, quando la neve abbia raggiunto almeno 5 centimetri di altezza sul piano della rotaia, devono darne notizia con dispaccio allo

impianto indicato sull'orario. Quest'ultimo — raggruppate tali notizie — deve informarne le stazioni ed i depositi, sedi di locomotiva di riserva e di spartineve, nonchè il Capo Reparto Movimento.

Analogo avviso deve essere dato alla cessazione della nevicata.

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

**Circola-
zione
del treno
spartineve**

Il treno spartineve:

- circola di regola come straordinario ad orario libero;
- deve essere scortato da un agente del Servizio Lavori;
- può, con specifica autorizzazione del dirigente movimento, ricoverarsi nella stazione dalla quale è partito senza raggiungere quella successiva, con le norme previste per i treni materiali.

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

4. Finchè 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 del Servizio Lavori di scorta al treno spartineve qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario affiancato sia stato ingombro in misura da impedire la circolabilità, deve avvisarne il dirigente della stazione nella quale si ricovera.

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

**Annulla-
mento di
disabilita-
zione e
sospensione**

Ritardi ed anomalie nella corsa dei treni

Ritardi e recuperi

1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa, sia sollecitando il servizio in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile.

In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata dall'orario, senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

2. I dirigenti movimento, in relazione al servizio da espletare, devono tenersi informati sulla marcia dei treni. In particolare i dirigenti delle stazioni in cui devono aver luogo incroci o precedenza devono procurarsi le notizie occorrenti per le decisioni in merito ad eventuali spostamenti.

3. Le Divisioni dell'esercizio interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo per i dirigenti di determinate stazioni sede di deposito locomotive di comunicare d'iniziativa al capo deposito, per le esigenze dei turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.

Anormalità

4. I dirigenti movimento devono evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente in caso di anomalie a trattenerli in stazione precedente.

5. Il macchinista che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la riserva, il dirigente deve esigerne dal macchinista la richiesta scritta.

6. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, questo deve effettuarsi possibilmente in prossimità di un posto di linea o di blocco.

Un treno che per un motivo qualsiasi si fermi in linea deve essere protetto nel modo prescritto dal Regolamento segnali. Se il treno arrestato in linea ha subito nel tratto fra due stazioni abilitate e rispetto all'ora reale di partenza o di transito dalla stazione precedente un ritardo imprevisto pari alla percorrenza d'orario fra le due stazioni aumentata di 10 minuti, la prescritta protezione deve essere attuata immediatamente.

7. Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anomalia od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salve disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità.

Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto una delle stazioni limitrofe.

8. Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione di quest'ultima, purchè il veicolo di coda venga presenziato o preceduto da un agente, rispettando le norme di frenatura e i limiti di velocità previsti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio.

Retrocessione

Il dirigente prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione a tutti i posti intermedi e di linea. In caso d'impossibilità di avviso, il dirigente deve disporre che il treno in retrocessione sia fatto precedere a 200 metri da agente con segnale d'arresto a mano, nell'avvicinarsi al posto non avvisato.

9. La retrocessione è vietata nel senso della discesa sulle linee in pendenza superiore al 15% quando la condotta del freno continuo non si estende fino alla coda, a meno che

in coda si trovi una locomotiva attiva, nel qual caso dovranno osservarsi le specifiche norme stabilite dalle apposite Istruzioni, non superando comunque la velocità di 30 Km./h.

10. Fermo restando il divieto di cui al comma 9, sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previ accordi fra macchinista e capotreno, per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purchè il movimento non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di protezione e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.

Particolari disposizioni restrittive, da inserirsi nell'orario di servizio, possono essere emanate dalle Divisioni dello esercizio per le linee attrezzate con blocco elettrico manuale o per l'esistenza di punti singolari.

11. In casi d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti comma per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1200 metri ed ivi mantenuta finchè permene l'impegno della sezione di blocco, salva autorizzazione in contrario da parte del guardablocco interessato.

12. E' vietato far discendere per forza di gravità una colonna di veicoli od un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.

13. Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente forza di trazione, il capotreno previ accordi con il macchinista può disporre il dimezzamento e il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento segnali.

Dimezzamento
in linea

Il capotreno, assicurata l'immobilizzazione e protezione della parte da lasciare in linea, deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia. In tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a guardia dell'altra parte del treno l'ordine scritto di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salva disposizione in contrario di una delle stazioni limitrofe (1).

Il dirigente interessato, prima d'inoltare la locomotiva sul tratto ingombro per il ricovero della seconda parte, deve provvedere ai necessari avvisi ai posti intermedi e di linea con le norme previste per i treni straordinari.

14. Quando, per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezzi in linea, la seconda parte deve essere fermata con la maggiore prontezza possibile, mentre la prima deve essere lasciata proseguire fino a che non si abbia assoluta certezza che non possa essere raggiunta dalla seconda.

Spezzamento
in linea

15. Il personale di linea che si avvede dello spezzamento di un treno deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purchè sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia veduto dal personale di macchina e di scorta della prima parte.

Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.

16. Il personale addetto alla seconda parte del treno, o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento segnali per gli ostacoli in linea.

17. Quando possano prendersi accordi col personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco

(1) Attendete qui ritorno locomotiva. Non muovetevi salvo ordine contrario di una delle stazioni limitrofe.

lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 9, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento si adottano le disposizioni previste per il dimezzamento, procurando, in quanto possibile, di far proseguire con la prima parte il veicolo con gli apparecchi di aggancio imperfetti.

18. Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato, in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.

**Intervento
delle
stazioni**

19. Il dirigente che per primo viene a conoscenza del dimezzamento o spezzamento di un treno deve subito darne avviso con apposito dispaccio alla limitrofa stazione abilitata.

20. Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arrestare tempestivamente la prima parte, il dirigente deve provvedere a far retrocedere questa o ad inoltrare la seconda, prendendo con la stazione successiva i necessari accordi per la regolarità della circolazione.

**Ritraggiamenti
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.

Il mezzo in ricognizione, di cui può essere previsto il rientro nella stazione di partenza, deve circolare in ogni caso con marcia a vista per l'intero percorso, nonchè con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati.

22. Sulle linee a semplice binario la ricognizione 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.

23. Quando la corsa di un treno in galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per deficiente ventilazione, il personale di macchina e di scorta deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelativi consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio.

**Deficiente
ventilazione**

24. Il personale in servizio ad un treno che in una galleria abbia sofferto per le cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione successiva per avvisarne il dirigente. Il dirigente deve provvedere per ridurre la composizione dei treni da inoltrare ed informare subito la stazione posta al di là della galleria perchè disponga analogamente. Salve diverse disposizioni impartite dalle Divisioni dell'esercizio per determinate gallerie, la riduzione del peso deve essere limitata al 20 % della prestazione della locomotiva.

25. Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. La circolabilità dei treni nella galleria potrà essere ripristinata solo dopo benessere degli agenti del Servizio Lavori.

26. L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso (art. 24).

**Malore
degli agenti
di macchina**

Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista, purchè questi si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un agente del treno.

27. Nel caso d'improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia possibile sostituirlo con altro agente di pari qualifica, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno o di stazione purchè quest'ultimo:

— sia in possesso di abilitazione che comporti la conoscenza del Regolamento segnali;

— dimostri in base alle istruzioni dategli dal macchinista di saper provvedere all'azionamento del fischio ed all'arresto del treno;

— possa coadiuvare il macchinista nelle occorrenti operazioni di fatica.

Art. 24.

Locomotive di riserva - Soccorso ai treni

Locomotive di riserva

1. In determinati impianti vengono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, da utilizzarsi di norma per il soccorso ai treni. Le zone d'azione di tali locomotive sono indicate nell'orario di servizio.

Mentre circolano treni nella zona d'azione di una locomotiva di riserva questa deve essere messa a disposizione entro 5 minuti dalla richiesta negli impianti sede di locomotiva di riserva presenziata e non oltre 15 minuti negli altri casi, salvo il tempo occorrente per l'eventuale giratura.

2. La locomotiva di riserva può essere utilizzata in sussidio della locomotiva di un treno viaggiatori, od eccezionalmente di un treno merci importante che non possa mantenere la velocità d'orario. Il capo deposito può anche eccezionalmente impiegare la locomotiva di riserva, dandone avviso al dirigente della stazione sede di riserva, per effettuare un treno straordinario o supplementare.

3. Quando il servizio della riserva non è permanente, la stazione limite della sua zona d'azione è tenuta a comu-

nicare alla stazione sede di riserva l'arrivo dell'ultimo treno protetto dalla riserva stessa.

4. Quando il treno è fermo in una stazione, il macchinista richiede per iscritto direttamente al dirigente il soccorso di cui abbisogni subito o di cui preveda la necessità in una stazione successiva. Il dirigente può — se lo ritiene conveniente — provvedere alla soppressione del treno, facendone proseguire il materiale con altro treno.

Richiesta di soccorso

5. Quando un treno fermatosi in linea ha bisogno di una locomotiva di soccorso, il capotreno, avutane richiesta scritta dal macchinista, deve provvedere purchè essa sia comunicata completa di tutti i dati (1) (per iscritto o con dispaccio) alla prossima stazione nel modo più sollecito e se del caso anche a mezzo della stessa locomotiva del treno, adottando le norme per il dimezzamento.

Il personale di macchina deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno di un segnale d'arresto, che servirà di orientamento per la locomotiva di soccorso.

6. Fatta la domanda di soccorso, ancorchè venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente la stazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

(1) Treno... (numero o sigla) tonn... (peso) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: sviamiento, investimento, ecc.) prossimità Km... (indicare il casello più vicino quando il capotreno non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso, carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).

7. La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea, quando siano efficienti le telecomunicazioni deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere, trasmettendole il dispaccio:

FORMULA N. 37 — TRENO... FERMO IN LINEA PROSSIMITA' KM... CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, LAVORATORI, MEDICI, CARROZZE PER TRASBORDO, ecc.).

e prendere con la stazione stessa gli accordi del caso.

8. La stazione che riceve la domanda di soccorso, se non dispone di locomotiva, la richiede a quella che può provvedere più prontamente.

In quanto opportuno, si potrà utilizzare per il soccorso la locomotiva di altro treno.

9. L'invio della locomotiva in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi e di linea con le norme previste per i treni straordinari.

10. Sul tratto ingombro la locomotiva di soccorso deve essere possibilmente scortata da un dirigente. In caso diverso all'agente di scorta ed al macchinista devono essere impartite per iscritto le necessarie istruzioni.

La locomotiva di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 5, prima di accostarsi al treno.

Invio del
soccorso

Art. 25.

Disabilitazione delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee

1. Le stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento per alcuni periodi della giornata. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

Stazioni
disabilitate

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

Salvo esplicito divieto delle Divisioni Movimento sono consentite le manovre a braccia su binari secondari indipendenti. Le Divisioni Movimento possono emanare disposizioni speciali, in deroga al presente articolo, per l'effettuazione di manovre con modalità analoghe a quelle previste per le assuntorie (art. 26).

2. Perchè una stazione possa essere disabilitata occorre che siano 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 fermas-cambi di sicurezza.

b) I segnali fissi della stazione devono essere mantenuti a via libera da ambo i lati a meno che:

— i segnali stessi proteggano anche passaggi a livello o esista comunque un collegamento con le relative barriere;

— la stazione debba funzionare come posto intermedio di blocco manuale;

— si debbano proteggere attraversamenti a raso da parte dei viaggiatori, come previsto dal Regolamento segnali;

— si tratti di stazioni in situazioni particolari, disciplinate dalle Divisioni Movimento con disposizioni locali.

Nel casi anzidetti i segnali saranno manovrati a via libera dall'agente di guardia, in relazione alle occorrenze.

c) Sulle linee esercitate con il blocco elettrico gli impianti devono consentire alla stazione di funzionare come posto di blocco intermedio o di escludersi dal blocco.

3. Per la disabilitazione della stazione, prima di lasciare il servizio, il dirigente deve provvedere per l'osservanza delle condizioni di cui al comma 2, per la custodia delle chiavi prescritte in base alle disposizioni locali e deve accertarsi che nulla si opponga al libero passaggio dei treni sui binari di corsa della stazione. Egli deve inoltre trasmettere alle stazioni limitrofe che restano abilitate gli elementi sulla situazione della circolazione che a queste non siano noti e che interessano 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 dalle Istruzioni 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.

Quando un treno fermo in una stazione disabilitata prolunga la sosta assegnatagli dall'orario, il personale di scorta deve provvedere, non oltre i 10 minuti successivi, alla sua protezione a mezzo dei segnali fissi oppure con le norme previste dal Regolamento segnali.

5. Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio o in programma chiamato con circolare, con l'indicazione dell'ora d'inizio e di termine di ciascun periodo ed eventualmente quello d'impresenziamento dell'impianto.

6. Nelle disabilitazioni programmate la presenza dell'agente di guardia non è necessaria ai fini della circolazione dei treni quando si verifichino tutte le seguenti condizioni:

— la stazione non debba funzionare come posto di blocco manuale e non occorra provvedere alla manovra dei segnali fissi o di barriere di passaggi a livello;

— non esistano scambi incontrati di punta dai treni oppure questi siano muniti di dispositivi di controllo permanente di posizione degli aghi e di efficienza del fermascambio agenti sui segnali;

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

Le Divisioni Movimento stabiliranno quali stazioni possono rimanere impresenziate in periodi di disabilitazione, anche in relazione alle specifiche esigenze di sorveglianza delle merci.

7. La disabilitazione può avvenire all'ora prescritta, anche in caso di ritardo di treni, purchè questi non abbiano nella stazione incroci e precedenza e non debbano effettuare operazioni per le quali sia indispensabile la presenza del dirigente. Il dirigente non può abbandonare il servizio se non dopo aver presenziato il passaggio del treno per il quale abbia concesso il consenso ad una delle stazioni limitrofe.

8. Il dirigente che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta deve darne avviso alle stazioni limitrofe e prendere le misure atte ad evitare che il personale di un treno con fermata ritenga erroneamente la stazione già disabilitata.

9. In caso di arresto del treno ad un segnale fisso a via impedita di una stazione disabilitata e impresenziata il capotreno dovrà accertarsi della regolarità dell'itinerario di stazione e quindi potrà far avanzare il treno, con le cautele del caso.

Disabilitazioni
accidentali

10. In evenienze di forza maggiore, un dirigente può disporre per la disabilitazione accidentale della propria stazione purchè sussistano le condizioni previste dal comma 2.

In tal caso il dirigente deve avvisare le stazioni limitrofe abilitate ed il Capo Reparto Movimento, indicando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso, con il dispaccio:

FORMULA N. 38 — PER TRENI SEGUENTI TRENO ... E TRENO ...
(stazione) ... DISABILITATA DAL MOVIMENTO,

e prima di lasciare il servizio deve ottenere conferma dalle stazioni limitrofe con il dispaccio:

FORMULA N. 39 — INTESO ... (stazione) DISABILITATA PER
TRENI SEGUENTI TRENO ...

La procedura di cui sopra viene applicata anche per le disabilitazioni di carattere eccezionale disposte con specifico ordine superiore.

11. Le precedenze che per orario avrebbero dovuto avvenire nella stazione accidentalmente disabilitata, saranno regolate dalla stazione limitrofa precedente nel senso della corsa dei treni interessati.

Nel caso che la stazione accidentalmente disabilitata sia sede d'incrocio, il treno meno importante o, a parità di importanza, quello che per orario avrebbe dovuto giungere in essa per ultimo deve essere soppresso nel tratto fino alla successiva stazione abilitata, a cura della stazione precedente nel senso di marcia. Detto treno deve essere sostituito con opportuno straordinario anche ad orario libero. Finchè sussiste il vincolo d'incrocio nella stazione disabilitata, quelle limitrofe non possono inoltrare verso di essa i treni interessati.

Avvisi
ai treni

12. Quando la disabilitazione non sia indicata nell'orario di servizio ne devono essere avvisati i treni interessati, precisando il periodo di disabilitazione ed eventualmente quello d'impresenziamento (1).

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

L'avviso deve essere dato per le disabilitazioni programmate a cura delle stazioni di cui all'art. 3 comma 10 e, per le disabilitazioni accidentali, a cura delle stazioni limitrofe a quella disabilitata nel senso di marcia dei treni interessati.

13. Il dirigente che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione programmata o accidentale, od anche dopo un periodo di sospensione che segua la disabilitazione, deve informarne le stazioni limitrofe abilitate con il dispaccio:

Riabilitazione

FORMULA N. 40 — RIABILITO ... (stazione).

Le stazioni limitrofe rispondono con il dispaccio:

FORMULA N. 41 — TRENO ... (ultimo arrivato dalla parte della stazione disabilitata) CIUNTO. TRENO ... (ultimo inviato verso la stazione disabilitata) PARTITO ORE ...

Il dispaccio anzidetto deve essere completato con i necessari avvisi sulle variazioni della circolazione verificatesi durante il periodo di disabilitazione, che interessino il servizio ancora da svolgere (spostamenti d'incrocio o di precedenza, effettuazione di treni straordinari, soppressione di treni, ecc.).

14. Il dirigente che ha ripreso servizio, dopo aver scambiato i suddetti dispacci e dopo aver posto — se necessario — i segnali fissi di protezione a via impedita, considera la propria stazione riabilitata al servizio movimento.

15. Su alcune linee sono previsti in orario determinati periodi di sospensione durante i quali non circolano treni, le stazioni e i posti intermedi e di linea sono di regola impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura.

Sospensione
del servizio
sulle linee

Il personale può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione.

16. Durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati

per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza.

17. Il termine del periodo di sospensione deve essere stabilito in modo che il dirigente possa concedere tempestivamente la via libera per il primo treno in circolazione e il personale interessato possa eseguire prima dell'arrivo del treno stesso la visita di cui al comma 21.

Riattivazione anticipata della circolazione

18. Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, le stazioni estreme del tratto interessato devono prendere accordi fra di loro, nonché per quanto possibile con quelle interposte, per inoltrare in precedenza al primo treno una locomotiva isolata od un carrello, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e di linea.

Nel caso venisse deciso d'inoltrare più di un mezzo, le stazioni stesse devono accordarsi per stabilire il percorso di ciascuno di essi.

19. La locomotiva isolata o il carrello devono essere possibilmente scortati da un dirigente. Al macchinista o conduttore del carrello deve essere prescritto:

- a) di procedere con marcia a vista per tutto il percorso;
- b) d'impegnare i passaggi a livello con marcia a vista;
- c) di non tener conto della disposizione a via impedita dei segnali di protezione e di arrestarsi prima degli scambi incontrati sul percorso per accertare la regolarità dell'istramentamento;
- d) di fermare in ogni stazione ed in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali di richiamo.

20. Il preventivo invio del mezzo isolato su un breve tratto sospeso dal servizio può essere omesso, quando ciò risulti opportuno, semprechè sia possibile prendere precisi accordi fra le stazioni estreme del tratto stesso.

Al primo treno che viene messo in circolazione devono farsi le stesse prescrizioni previste dal comma 19.

21. Dopo un periodo d'impresenziamento per disabilitazione o sospensione i deviatori devono subito eseguire la visita agli impianti di cui all'art. 5 comma 1.

Visita dopo un periodo di impresenziamento

Art. 26.

Impianti gestiti da assuntori

1. Le norme di cui al presente articolo si riferiscono alle assuntorie (art. 2 comma 10) di tutte le linee fatta eccezione per quelle esercitate a dirigenza unica. Per le assuntorie di queste ultime linee valgono le apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico.

Disposizioni generali

2. Ciascuna assuntoria è soggetta al controllo del capostazione titolare di una determinata stazione limitrofa. Per la diretta sorveglianza sugli impianti di stazione è affidata all'assuntore, che in caso di guasti ed anomalità di qualsiasi genere deve immediatamente darne avviso alla stazione da cui dipende.

3. Di norma le assuntorie non intervengono nel distanziamento dei treni, che viene regolato dalle due stazioni attigue abilitate. Sulle linee col blocco elettrico l'assuntoria può peraltro funzionare come posto di blocco intermedio.

Salve situazioni specifiche disciplinate da apposite disposizioni (comma 13) nelle assuntorie non possono effettuarsi incroci o precedenza.

4. 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.

Deviatori

Le chiavi dei fermascambi possono restare in custodia all'assuntore, che però non deve manovrare deviatori che interessino binari di circolazione, salvo il caso di veicoli in

fuga o di altro evidente od imminente pericolo. Dei movimenti compiuti egli deve in ogni caso informare quanto prima possibile la stazione di cui al comma 2.

5. Alla ripresa del servizio dopo un periodo d'impresenziamento dell'impianto, l'assuntore, venti minuti prima dell'arrivo o transito del primo treno, deve accertarsi del buono stato e della regolare assicurazione dei deviatori e degli altri meccanismi di stazione e che nulla si opponga al libero passaggio dei treni sui binari di corsa dell'assuntoria, anche in relazione a quanto stabilito dal comma 8.

Segnali di protezione

6. Nelle assuntorie protette da segnali fissi questi sono normalmente disposti a via libera, salvo quando servano a proteggere passaggi a livello o siano comunque collegati con la manovra delle barriere o debbano proteggere attraversamenti a raso da parte dei viaggiatori come prescritto dal Regolamento segnali, o quando l'assuntoria funzioni come posto di blocco elettrico manuale.

7. Quando un treno fermo nell'assuntoria prolunghi la sosta assegnatagli dall'orario, il personale di scorta deve provvedere, non oltre i 10 minuti successivi, alla sua protezione a mezzo dei segnali fissi oppure con le norme previsto dal Regolamento segnali.

In caso di esecuzione di manovre deve preventivamente provvedersi alla protezione di cui sopra.

Veicoli in stazionamento

8. Lo stazionamento dei veicoli è vietato sui binari di corsa, nonchè, salve specifiche eccezioni ammesse dalle Divisioni Movimento, sui binari di circolazione.

I veicoli in stazionamento devono essere per quanto possibile riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro e col freno serrato se ne sono muniti. Gli estremi della colonna devono essere opportunamente fermati con staffe fermacarri, salve eccezioni autorizzate dalle Divisioni Movimento in relazione a particolari situazioni locali.

9. L'assuntore può eseguire manovre a braccia su binari secondari per agevolare le eventuali operazioni di carico e scarico, salvo esplicito divieto della Divisione Movimento in relazione alle pendenze dei binari stessi.

Manovre a braccia

10. Durante la sosta di un treno in una assuntoria la dirigenza del servizio spetta al capotreno.

Servizio ai treni

Se occorre eseguire manovre, il capotreno deve ritirare le chiavi dei deviatori dall'assuntore e per tutte le operazioni inerenti alle manovre stesse può avvalersi, oltre che del personale del treno, anche di quello dell'assuntoria. Al termine delle manovre il capotreno deve provvedere per l'assicurazione e visita ai deviatori interessati dalle manovre stesse, nonchè accertare che i veicoli eventualmente stazionanti sui binari secondari si trovino nelle condizioni previste al comma 8. Successivamente egli restituirà le chiavi all'assuntore che, dopo la partenza del treno, effettuerà la visita di cui al comma 5.

Salve disposizioni delle Divisioni Movimento sono vietate le manovre che, sulle linee a doppio binario, possano impegnare il binario di corsa che non sia quello del treno che deve effettuare.

11. Occorrendo eccezionalmente arrestare un treno non avente fermata, l'assuntore deve farlo avvisare da precedente stazione e riceverne conferma.

Arresto di un treno non avente fermata

In mancanza dell'avviso o della conferma, se l'assuntoria è provvista di segnali fissi si regolerà come stabilito dal Regolamento segnali per le stazioni presenziate da dirigente; se ne è invece sprovvista si regolerà nel modo stabilito per le fermate straordinarie in linea.

12. Qualora per speciali esigenze occorra abilitare temporaneamente un'assuntoria al servizio normale di movimento, il dirigente che si reca a presenziarla deve avvisare tutte le stazioni del tronco adottando il dispaccio di cui in appresso e attenendosi alle norme di cui all'art. 25.

Temporanea abilitazione al movimento

FORMULA N. 42 — DALLE ORE ... ASSUNTO DIRIGENZA MOVIMENTO A...

Le due stazioni limitrofe abilitate si regoleranno analogamente a quanto stabilito dall'art. 25 comma 13.

I treni interessati devono essere avvisati a cura della stazione che si è abilitata, il cui dirigente deve prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata e non avvisato ritenga la stazione stessa non abilitata al movimento.

La cessazione del servizio movimento, da attuarsi con le norme dell'art. 25, deve essere notificata alle stazioni del tronco con il dispaccio:

FORMULA N. 43 — DOPO TRENO... E TRENO... SERVIZIO A... RIPRISTINATO CON ASSUNTORE.

Assuntori idonei a specifiche mansioni di movimento

13. Previa autorizzazione del Servizio Movimento, in alcuni impianti possono essere affidate ad assuntori determinate mansioni di movimento non previste dal comma precedente. In tal caso gli assuntori devono preventivamente conseguire le ulteriori abilitazioni occorrenti per le loro specifiche attribuzioni.

Art. 27.

Marcia privilegiata - Regimi speciali di sicurezza

Marcia privilegiata

1. Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, l'Assuntore è disposto che esso viaggi con *marcia privilegiata*.

Chi impartisce tale disposizione deve provvedere perchè sia trasmesso a tutte le stazioni del percorso il dispaccio:

FORMULA N. 44 — APPLICATE TRENO... MARCIA PRIVILEGIATA DA... A...

Le stazioni avviseranno verbalmente i bivi limitrofi e i posti intermedi interessati e provvederanno per l'opportuna prescrizione al treno (1).

2. Il servizio di un treno che viaggi con *marcia privilegiata* deve essere particolarmente curato da tutto il personale, onde evitare ritardi. Nel regolare i cambi d'incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni ad eccezione di quelli di cui al comma 3.

3. Per garantire particolarmente la sicurezza e preminenza di circolazione di un determinato treno può essere disposta, con ordine superiore, l'applicazione al treno stesso di uno dei seguenti regimi:

Regimi speciali di sicurezza

a) *regime speciale*;

b) *regime di treno con staffetta*.

Il complesso delle norme specifiche da rispettarsi in tali casi forma oggetto delle Disposizioni per i treni con regimi speciali di sicurezza.

(1) Vostro treno viaggia con *marcia privilegiata* da... a...

ALLEGATO I.

DETERMINAZIONE DELLE PRECEDENZE DI ORARIO

Per la determinazione e l'indicazione delle precedenze negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme.

I. - Precedenze relative ai treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio.

a) Nella stazione di C il treno 2 cede il passo ed il treno 4 prende il passo.

Quando C è stazione intermedia si indica nell'orario del treno 2 la precedenza del treno 4 qualunque sia il periodo di sosta dei due treni. Nessuna indicazione di precedenza nell'orario del treno 4.

Se C è stazione capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio ed il semplice binario, non si praticano indicazioni di precedenza negli orari dei treni.



Fig. a)

b) Nella stazione di C il treno y prende il passo sul treno 2, modificandone l'orario.

Nell'orario del treno 2 si indica la precedenza del treno y anche se C è stazione di origine, capotronco, di diramazione o di passaggio fra il

doppio e il semplice binario. Nessuna indicazione di precedenza nell'orario del treno y.

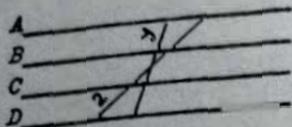


Fig. b)

II. - Precedenze relative a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio.

Nei due casi di cui al precedente punto I, se il treno 4 (od y) è uno straordinario, si deve esporre nell'orario del treno stesso l'annotazione:

«Treno 4 (oppure y) precede da C treno 2».

Nel caso I punto a) tale annotazione non si pratica quando C sia stazione capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio e il semplice binario.

III. - Treni che modificano l'orario di altri treni - Treni incompatibili.

Il numero o la sigla dei treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per le indicazioni delle precedenze in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

ALLEGATO II.

DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO E DI FATTO

A) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO.

Per la determinazione e l'indicazione degli incroci negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme.

I. - Incroci relativi a treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio.

1. Stazione intermedia del percorso di due treni sul semplice binario (fig. a).

Nella stazione intermedia C si indica l'incrocio nell'orario dei treni 1 e 2 qualunque sia l'intervallo di tempo esistente fra l'arrivo dell'uno e la partenza o transito dell'altro.

Se C è stazione capotronco ci si attiene alle norme di cui al punto 2, considerando ciascun treno originario rispetto all'altro.

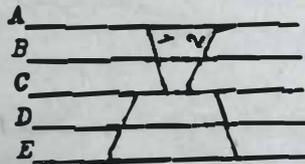


Fig. a)

2. Stazione origine o termine di corsa di uno dei treni, stazione di diramazione o di passaggio dal doppio al semplice binario (fig. da b) a g).

Nei casi in appresso precisati si indica nell'orario del treno 2 l'incrocio col treno 1 quando fra l'ora di arrivo o di passaggio del treno 1 e quella

di partenza o di passaggio del treno 2 intercorre un intervallo di tempo minore od uguale a 60 minuti. Nessuna indicazione d'incrocio nell'orario del treno 1.

« Caso b) » - stazione C di passaggio del treno 1 e di origine del treno 2.



Fig. b)

« Caso c) » - stazione C termine di corsa del treno 1 e di passaggio del treno 2.

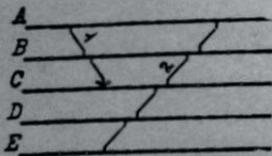


Fig. c)

« Caso d) » - stazione C termine di corsa del treno 1 e di origine del treno 2.

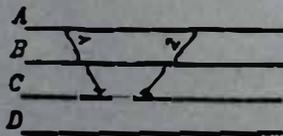


Fig. d)

« Caso e) » - stazione C di diramazione: il treno 1 prosegue per la linea diramata e il treno 2 percorre la linea principale (o viceversa).

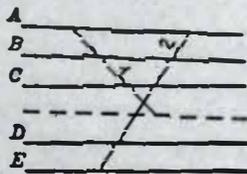


Fig. e)

« Casi f) e g) » - stazione C di passaggio dal doppio al semplice binario: il treno 1 proviene dal semplice binario ed il treno 2 dal doppio.



Fig. f)

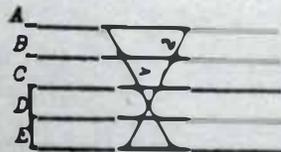


Fig. g)

3. Unicità della sede l'incrocio.

Quando più tratti di linea a doppio binario sono intercalati in una linea a semplice o viceversa, l'incrocio fra i treni 1 e 2 si indica una sola volta. Ad esempio nel caso della figura h) si indica nella stazione D al treno 2 l'incrocio col treno 1 quando fra l'ora di arrivo del treno 1 e la

partenza del treno 2 intercorre un intervallo minore o uguale a 60 minuti. L'indicazione d'incrocio non va ripetuta nella stazione B anche quando intercorre, pure in B, un intervallo di tempo inferiore al limite suddetto.

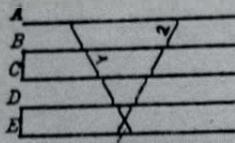


Fig. h)

II. - Incroci relativi a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio.

Nel caso di cui al punto 1) del precedente paragrafo I (stazione intermedia del percorso), l'indicazione d'incrocio esposta nell'orario del treno straordinario non compreso in orario vale per indicare che anche l'altro treno è soggetto a vincolo d'incrocio.

Nel rimanenti casi del predetto paragrafo I, se lo straordinario non compreso in orario è il treno 2 valgono le stesse norme previste per i treni compresi in orario; se lo straordinario è invece il treno 1, nell'orario del treno stesso si deve esporre l'annotazione:

« Treno 2 incrocio in C il treno 1 ».

III. - Treni che modificano l'orario di altri treni - Treni incompatibili.

Il numero o la sigla dei treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per l'indicazione degli incroci in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

B) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI DI FATTO.

Indipendentemente dagli incroci che vengono indicati in orario, si determina in una stazione un « incrocio di fatto » quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa dei treni venga a crearsi nella stazione stessa, nell'intervallo di 15 minuti, una delle situazioni di circolazione già previste dal precedente paragrafo I per gli incroci d'orario.

Tali situazioni possono determinarsi:

— nella stazione di origine di un treno per anticipo di corsa del medesimo o per ritardo di treno in senso opposto (figure b - d);

— nella stazione termine di corsa di un treno, per ritardo dello stesso o per anticipo di treno in senso opposto (figure c - d);

— nella stazione intermedia che, per limitazione di percorso, divenga origine o termine di corsa di un treno (figure b - c - d);

— nelle stazioni di diramazione, per un treno da inviarsi su tratto comune a semplice binario rispetto ad altro che ne provenga e sia diretto ad altra linea, nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo (fig. e);

— nelle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, per un treno da inoltrarsi sul semplice rispetto ad altro che ne provenga e che per orario avrebbe dovuto essere incrociato sul doppio nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo (fig. g).

ALLEGATO III

**PRINCIPALI DOCUMENTI INTERESSANTI
LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI**

Modulo M. 3

ORDINE DI RALLENTAMENTO

(art. 6/23)

Mod. M. 3

(color giallo canarino)



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

N. 00

Stazione _____ (timbro) il _____ 19_____

Si ordina al macchinista del treno _____ (numero o sigla) di osservare i seguenti rallentamenti e lo si avvisa che sarà ricevuto in binario deviato nelle seguenti stazioni:

RALLENTAMENTO							STAZIONI nelle quali il treno sarà ricevuto in BINARIO DEVIATO e velocità da osservare (*)
FRA LE STAZIONI di (*)	Fra i CIPPI chilometrici	Preceduto da fermata (1)	seguito con pilota (1)	Velocità in Km.	Lunghezza in metri	Ritardo in minuti	

a) I vari rallentamenti e le stazioni nelle quali il treno viene ricevuto in binario deviato devono essere sempre indicati in ordine progressivo rispetto alla marcia del treno stesso - b) 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 l'avviso di ingresso in binario deviato nelle stazioni.

Ogni biglietto corso 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.

Modulo M. 50

AVVISO DI ATTIVAZIONE O CESSAZIONE DI RALLENTAMENTO

(art. 6/23)

Mod. M. 50



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

Reparto Movimento

N° _____

Compartimento di _____

A cominciare da _____ treno (*) _____ Dalle ore (**) _____
del _____ / _____ / 19_____ dovrà _____ attivarsi (**) cessare
rispettivamente i _____ seguenti _____ rallentamenti _____ (**)
da prescriversi _____ (**)
al Mod. M 50 N. _____ del _____ / _____ / 19_____

FRA LE STAZIONI DI	FRA I CIPPI chilometrici	Preceduto	seguito	con pilota (1)	Velocità in Km.	Lunghezza in metri	Ritardo in minuti	Durata presunta in giorni
		da fermata (1)	(1)					

Motivo del rallentamento ed avvertenze: _____

Le stazioni segneranno ricevuta sul Mod. M 42 _____ del _____ / _____ / 19_____

_____ li _____ 19_____

IL CAPO REPARTO MOVIMENTO _____

(*) Numero o sigla del treno. - (**) Cancellare l'indicazione che non serve.
(1) In caso affermativo scrivere « Si » in caso negativo tracciare tratto.

Serve al Capo Reparto Movimento per comunicare l'attivazione o la cessazione di un rallentamento alle stazioni capotronco, a quelle origioe 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.

ORDINE DI INCROCIO

(art. 9/2)



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

N. 00

Mod. M. 4

Ordine di incrocio al treno

Stazione
(numero)

..... /

INCROCIATE

a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	ii	.....
			giornal. period.					
a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	a	.....
			giornal. period.					
a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	a	.....
			giornal. period.					
a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	ii	.....
			giornal. period.					
a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	a	.....
			giornal. period.					
a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	a	.....
			giornal. period.					
a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	ii	.....
			giornal. period.					
a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	a	.....
			giornal. period.					
a	tr.	{	straord. suppl.	}	da	.....	ii	.....
			giornal. period.					

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni per incroci normali con treni straordinari, supplementari, periodici, giornalieri oppure gli incroci di fatto che il treno viene ad assumere in base all'art. 9 comma 2 del Regolamento per la circolazione dei treni.

Ogni bollettario consta di carte di color bianco, con l'angolo superiore destro rosso, numerate progressivamente tre a tre, da compilarsi a decuplo.

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.

ORDINE DI SPOSTAMENTO DI INCROCIO

(art. 9/15 e 16)



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

(colore rosa)

Mod. M. 1

N. 00

Stazione
(rimbra)

..... /

Numero del dispaccio di spostamento d'incrocio (1)

Si ordina al macchinista o al capo del treno (2)

di incrociare (3)

..... tr

nella stazione di (4)

anzichè di (5)

entrando in binario (6)

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

(1) Da indicare solo al treno che avanza - (2) Numero e sigla del treno - (3) Occorrendo, aggiungere con libero transito - (4) Oppure, occorrendo, sul doppio binario - (5) Da completarsi solo se la stazione debba notificare un ordine di incrocio dato dalla stazione medesima - (6) Occorrendo, aggiungere deviato a Km./ora.

Serve esclusivamente per ordinare al macchinista ed al capotreno gli spostamenti di incrocio con altri treni.

Ogni bollettario consta di carte di color rosa, numerate progressivamente tre a tre, da compilarsi a decuplo.

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.

Modulo M. 6

**AVVISO AI TRENI DELLA RIDUZIONE DEL SERVIZIO
A BINARIO UNICO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO**

(art. 19/10)



(colore ceruleo)

Mod. M. 6

**MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO**

N. 00

Stazione (timbro) Al treno del 19

Per treni circo-
lanti sul binario
ILLEGALE

Per interruzione binario viaggiate da
(pari o disparti)
a sul binario illegale. - Marcia a vista in arrivo e
fermata a
Fermate prima del deviatolo di ingresso di
(ed al primo treno) Segnale rosso alla base del funaiolo o luce rossa ai
fanali anteriori della locomotiva. - Marcia a vista e fischi ripetuti nell'av-
vicinarvi ai tratti di lavoro preceduti dalla apposita tabella « S ».

Per treni circo-
lanti sul binario
LEGALE

Binario interrotto fra e
(pari o disparti)
Sul tratto stesso servizio effettuato nei due sensi su binario unico percor-
rendo binario dei (ed occorrendo) Fermate
(disparti o pari)
a

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

N. B. — Cancellare le prescrizioni che non occorrono.

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni relative alla circolazione a binario unico sulle linee a doppio binario, sia per interruzione programmata che per interruzione accidentale.

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'altra, controfirmata pure dal capotreno, resta alla stazione.

FORMULE

DEI DISPACCI DI MOVIMENTO

FORMULE DEI DISPACCI DI MOVIMENTO

Via libera

- (1) — SEGUITO TRENO . . . CHIEDO INVIARE TRENO . . .
- (2) — DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO . . . CHIEDO INVIARE TRENO . . .
- (3) — VIA LIBERA TRENO . . .
- (4) — GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO . . . VIA LIBERA TRENO . . .

(Art. 3.₇).

Marcia a vista

- (5) — PRESCRIVETE TRENO . . . MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI . . . (*oppure* IN ARRIVO A . . . *oppure* IN USCITA DA . . . *oppure* NELLA STAZIONE DI . . .) PER . . . (*motivo*).
- (6) — TRENO . . . AVVISATO MARCIA A VISTA . . . (*precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 5*).

(Art. 6.₁₂).

Soppressione di fermata

- (7) — SOPPRIMETE FERMATA TRENO . . . A . . .

(Art. 6.₁₉).

Per ritardare la partenza da una precedente stazione

(8) — PER . . . (motivo) NON INVIATE TRENO . . . (oppure: TRENI SEGUENTI TRENO . . .).

(9) — INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO . . . (oppure: TRENI SEGUENTI TRENO . . .).

(10) — INVIATE LIBERAMENTE TRENO (oppure: TRENI)
(Art. 6.22.)

Giunto

(11) — TRENO . . . GIUNTO.
(Art. 6.26.)

Partenza

(12) — TRENO . . . ORARIO (oppure: PARTITO O TRANSITATO ORE . . . ore effettive di partenza o di transito).

(Art. 6.27.)

Precedenze anormali

(13) — TRENO . . . PRECEDA TRENO . . . DA . . .
(Art. 8.3.)

Incroci anormali

(14) — TRATTENEITE A . . . TRENO . . . PER INCROCIARE TRENO . . . ORARIO (oppure CON . . . MINUTI RITARDO).

(15) — RIFIUTO AL N.° . . .

(16) — AL N.° . . . TRATTERÒ A . . . TRENO PER INCROCIARE TRENO . . .

(Art. 9.4.)

(17) — TRENO . . . INCROCIA TRENO . . . A . . .
(Art. 9.8.)

(18) — PRESCRIVETE TRENO . . . INCROCIARE A . . . TRENO . . .

(20) — TRENO . . . AVVISATO INCROCIARE A . . . TRENO . . .
(Art. 9.15.)

Libero transito

(18) — PRESCRIVETE TRENO LIBERO TRANSITO A RISPETTO TRENO . . . (o TRENI . . .) (e all'occorrenza PERCORRENDO BINARIO DEVIATO A . . . KM/11).

(Art. 9.12.)

Effettuazione treni straordinari ad orario prestabilito

(21) — OGGI . . . (DOMANI . . . oppure NOTTE DAL . . . AL . . .) EFFETTUA SI TRENO . . . STRAORDINARIO . . . (stazione di origine) . . . (stazione termine di corsa) PER . . . (qualità del trasporto).
(Art. 11.4.)

(22) — INTESO OGGI . . . (DOMANI . . . oppure NOTTE DAL . . . AL . . .) TRENO . . . STRAORDINARIO . . . (stazione di origine) . . . (stazione termine di corsa) (ed eventualmente CHE INCROCIA A . . . TRENO . . .).

(Art. 11.9-10.)

(23) PRES*TRIVETE TRENO . . . INCROCIARE A . . . TRENO . . . STRAORDI-
NARIO . . . (stazione di origine) . . . (stazione termine di corsa).
(Art. 11.₁₀).

(24) — TRENO . . . AVVISATO INCROCIARE A . . . TRENO . . . STRAORDI-
NARIO.
(Art. 11.₂₀).

Soppressione, fusione e sostituzione di treni

(25) — OGGI . . . (DOMANI . . . oppure NOTTE DAL . . . AL . . .) TRE-
NO . . . SOPPRESSO DA . . . A . . .

(26) — INTESO OGGI . . . (DOMANI . . . oppure NOTTE DAL . . . AL . . .)
SOPPRESSIONE TRENO . . . DA . . . A . . .
(Art. 14.₂)

(25 bis) — OGGI . . . (DOMANI . . . oppure NOTTE DAL . . . AL . . .) TRE-
NO . . . SOPPRESSO DA . . . A . . . MATERIALE (ed occorrendo: LOCOMOTIVA,
PERSONALE) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO . . . (ed occorrendo: CHE
FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI oppure MERCI A . . .).

(26 bis) — INTESO OGGI . . . (DOMANI . . . oppure NOTTE DAL . . .
AL . . .) SOPP*SSIONE TRENO . . . DA . . . A . . . - MATERIALE VIAGGIA CON
TRENO . . .
(Art. 14.₅).

(25 ter) — OGGI . . . (DOMANI . . . oppure NOTTE DAL . . . AL . . .) TRE-
NO . . . SOPPRESSO DA . . . A . . . - EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO
STRAORDINARIO . . .

(26 ter) — INTESO OGGI . . . (DOMANI . . . oppure NOTTE DAL . . .
AL . . .) SOPPRESSIONE TRENO . . . DA . . . A . . . ED EFFETTUAZIONE STESSO
TRATTO STRAORDINARIO . . . (ed occorrendo: CHE INCROCIA A . . . TRENO . . .).
(Art. 14.₆).

Anticipo nella corsa dei treni

(27) — TRENO . . . VIAGGERÀ CON ANTICIPO DI MINUTI . . . DA . . . A . . .
(ed occorrendo: E DI MINUTI . . . DA . . . A . . . SOPPRESSA FERMATA A . . .).

(Art. 15.₇).

Locomotiva di spinta

(28) — TRENO . . . PARTIRÀ CON SPINTA SCANCIABILE (ed eventualmente:
FINO AL KM . . .).

(29) — INTESO TRENO . . . CON SPINTA SCANCIABILE (ed eventualmente:
FINO AL KM . . .).

(Art. 16.₆).

(30) — TRENO . . . PARTIRÀ SENZA SPINTA.

(Art. 16.₉).

(31) — SPINTA TRENO . . . RICOVERATA.

(Art. 16.₁₀).

Interruzione programmata della circolazione

(32) — OGGI . . . HA LUOGO INTERRUZIONE LINEA (O BINARIO PARI O
DISPARI) FRA . . . E . . . COME DA PROGRAMMA N. . . DEL . . . (ed occor-
rendo: TUTTI I TRENI PERCORRENDO BINARIO DISPARI (O PARI).

(33) — INTESO INTERRUZIONE LINEA (O BINARIO PARI O DISPARI) FRA . . .
E . . . COME DA PROGRAMMA N. . . DEL . . .

(Art. 18.₄, 19.₅).

(34) — DALLE ORE . . . (O DAL TRENO . . .) RIPRENDESI SERVIZIO NOR-
MALE FRA . . . E . . .

(Art. 18.₁₆).

Interruzione accidentale della circolazione

(35) — PER . . . (motivo) LINEA INTERRUPTA FRA . . . E . . .
(Art. 18.₂₀).

(36) — PER . . . (motivo) BINARIO PARI (O DISPARI) INTERRUPTO FRA . . .
E . . . (ed occorrendo: TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (O PARI).
(Art. 18.₂₂, 19.₃).

Locomotiva di soccorso

(37) — TRENO . . . FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM . . . - CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, LAVORATORI, MEDICI, CARROZZE PER TRASBORDO, ECC.).
(Art. 24.₇).

Disabilitazione

(38) — PER TRENI SEGUENTI TRENO . . . E TRENO . . . (stazione) . . .
DISABILITATA DAL MOVIMENTO.

(39) — INTESO . . . (stazione) DISABILITATA PER TRENI SEGUENTI TRENO . . .
(Art. 25.₁₀).

(40) — RIABILITO . . . (stazione).

(41) — TRENO . . . (ultimo arrivato dalla parte della stazione disabilitata) GIUNTO. TRENO . . . (ultimo inviato verso la stazione disabilitata) PARTITO ORE . . .
(Art. 25.₁₃).

Assuntorie

(42) — DALLE ORE . . . ASSUNTO DIRIGENZA MOVIMENTO A . . .
(43) — DOPO TRENO . . . E TRENO . . . SERVIZIO A . . . RIPRISTINATO CON ASSUNTORE.
(Art. 26.₁₂).

Marcia privilegiata

(44) — APPLICATE TRENO . . . MARCIA PRIVILEGIATA DA . . . A . . .
(Art. 27.₁).

Approvato con Decreto Ministeriale
n. 474 del 26 luglio 1961

Stampato nelle Officine della
POLIGRAFICA F. SALVATI di FOLLIGNO
Febbraio 1962 (3443)