

FERROVIE DEL NORD BARESE



FERROTRAMVIARIA SpA

REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

Edizione 2013

Ristampa 2022

Revisione	Data	Emissione	Verifica	Approvazione	Entrata in vigore
2022	17/03/2022	N. Lorusso G.L. Rosito M. Baglivo	G. Cassano E. Pasquini	M. Ronchi	30/09/2022

Elenco delle normative interne che hanno modificato gli articoli del presente Regolamento

- Istruzione IS 09 "Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando" rev. 0 del 16/04/2013
- Istruzione 14 "Istruzioni per l'esercizio dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACC-M) della linea Fesca S.G. - Bivio S. Spirito via Aerostazione" rev 16/06/2013
- OdS n. 62/2016 del 08/08/2016
- OdS n. 95/2016 del 30/09/2016
- OdS n.114/2016 del 28/10/2016
- OdS n.127/2016 del 15/11/2016
- OdS n. 3/2017 del 12/01/2017
- DdE n. 1/2017 del 18/05/2017
- DdE n. 9/2017 del 15/12/2017
- PdE n. 7/2018 del 13/09/2018
- DdE n. 7/2019 del 25/06/2019
- PdE n. 8/2019 del 25/06/2019
- DdE n. 9/2019 del 12/08/2019
- OdS n. 71/2019 del 11/09/2019
- Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2021 edizione settembre 2020
- DdE n. 1/2020 del 22/09/2020
- DdE n. 2/2020 del 10/11/2020
- OGS 04 rev 03/2021 del 12/02/2021
- DdE n. 1/2021 del 18/02/2021
- DdE n. 2/2021 del 18/02/2021
- FT-DI-SGS-P05 rev. 02 del 31/03/2021
- FT-DI-SGS-P13 rev. 03 del 31/03/2021
- FT-DI-SGS-P15 rev. 03 del 31/03/2021
- DdE n. 3/2021 del 11/08/2021
- DdE n. 4/2021 del 11/08/2021
- OdS n. 53/2021 del 15/09/2021
- FT-DI-SGS-P11 rev. 09 del 30/09/2021
- FT-DI-SGS-P19 rev. 04 del 30/09/2021
- OdS n. 75/2021 del 29/10/2021
- FT-DI-SGS-MSGSA02 rev. 08 del 30/10/2021
- SGS FT DI P14 rev. 08 del 30/10/2021
- DdE n. 2/2022 del 19/01/2022

INDICE

ART. 1 DISPOSIZIONI GENERALI.....	5
ART. 2 LINEE E TRENI	6
ART. 3 REGIMI DI CIRCOLAZIONE - PRESCRIZIONI	9
ART. 4 ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA	13
ART. 5 SERVIZIO SCAMBI E SEGNALI.....	18
ART. 6 ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI.....	21
ART. 7 MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI VEICOLI.....	30
ART. 8 PRECEDENZE.....	33
ART. 9 INCROCI.....	35
ART. 10 TRENI STRAORDINARI AD ORARIO PRESTABILITO.....	38
ART. 11 TRENI STRAORDINARI AD ORARIO LIBERO	40
ART. 12 TRENI SUPPLEMENTARI.....	42
ART. 13 SOPPRESSIONE, FUSIONE E SOSTITUZIONE DEI TRENI.....	43
ART. 14 SOPPRESSO.....	45
ART.14 BIS AGENTE DI CONDOTTA E AGENTE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI.....	46
ART.15 TRENI MATERIALI E MEZZI D’OPERA	47
ART. 16 INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE	49
ART. 17 CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO SU LINEA A DOPPIO BINARIO.....	55
ART. 18 SOPPRESSO.....	56
ART. 19 GUASTI DEL BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO E DELLE TELECOMUNICAZIONI.....	57
ART. 20 SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE.....	59
ART. 21 RITARDI E ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI	60
ART. 22 SOPPRESSO.....	66
ART. 22 BIS SOCCORSO AI TRENI.....	67
ART. 23 STAZIONI DISABILITATE E IMPRESENZIATE PER EVENIENZE DI FORZA MAGGIORE O CAUSE ACCIDENTALI. SOSPENSIONE DEL SERVIZIO SULLE LINEE	73

ALLEGATO I DETERMINAZIONE DELLE PRECEDENZE DI ORARIO	75
ALLEGATO II DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO.....	76
ALLEGATO III PRINCIPALI DOCUMENTI INTERESSANTI LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI.....	81
ALLEGATO IV DISPOSIZIONI PER LA CIRCOLAZIONE SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO ATTREZZATE PER L'USO PROMISCOUO DI CIASCUN BINARIO NEI DUE SENSI DI MARCIA (LINEE BANALIZZATE)	105

ART. 1

DISPOSIZIONI GENERALI

1. Le norme del presente Regolamento sono integrate dal Regolamento sui Segnali, dalle Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio, nonché da Istruzioni particolari di servizio e, per quanto occorra, da norme specifiche emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.
2. Al fine della sperimentazione, ritenuta imprescindibilmente necessaria, di nuove norme regolamentari derivanti anche dall'introduzione di nuove tecnologie e limitatamente al tempo indispensabile per il loro completamento, il Gestore dell'infrastruttura può, sotto il controllo della Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali (ANSFISA), adottare norme di esercizio provvisorie anche in deroga alla regolamentazione vigente.
3. Il personale addetto alla circolazione dei treni, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza che derivano 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.
4. 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

Linee

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

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

Le linee a doppio binario sono attrezzate con speciali apparecchiature che consentono la circolazione dei treni nei due sensi di marcia su ciascun binario (linee banalizzate). Sulle linee a doppio binario banalizzate i treni, che normalmente circolano sul binario di sinistra, possono percorrere il binario di destra nel rispetto di appositi segnali posti sulla destra del binario stesso contraddistinti da una vela quadra (rif.to Art. 40 comma 4 del Regolamento sui Segnali).

Le norme per la circolazione dei treni nei due sensi di marcia su ciascun binario (circolazione a binario unico) sono riportate nell'art. 17 del presente Regolamento.

Le norme particolari per l'impiego delle speciali attrezzature previste al predetto scopo sono riportate nell'Allegato IV al presente Regolamento: "Disposizioni per la Circolazione sulle Linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia (linee banalizzate)".

2. Le linee sono divise in tronchi delimitati da stazioni capotronco. Lungo le linee esistono Località di Servizio con diverse caratteristiche e funzioni.

Stazioni

3. Sono denominate *stazioni* le Località di Servizio delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti ad effettuarvi 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*.

4. Fra le stazioni si distinguono le:

- *stazioni di diramazione*, nelle quali convergono due o più linee;
- *stazioni di passaggio fra il doppio e il semplice binario*;
- *stazioni capotronco*, che delimitano un tronco di linea.

In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni sono distinte nell'Orario Generale di Servizio con appositi segni convenzionali.

5. 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.

6. Sono denominate *stazioni abilitate e impresenziate* le stazioni subordinate, agli effetti della circolazione dei treni, ad un Regolatore della Circolazione¹ che da altra stazione o da un posto centrale regola la circolazione dei treni, mediante determinate attrezzature che consentono la formazione degli itinerari (telecomando), nelle stazioni situate nell'ambito della sua giurisdizione.

Le norme riguardanti le stazioni abilitate e impresenziate sono contenute nelle Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio e nelle Istruzioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.

- 6 bis** Su determinate linee, gestite con ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato - Multistazione), le Località di Servizio sono abilitate e presenziate:

- a distanza da Posto Centrale;
- sul posto;
- sul posto da Postazione Remotizzata.

7. Le Località di Servizio di cui al comma 6 bis sono denominate "*disabilitate e impresenziate*" quando, per cause di forza maggiore, non sono presenziate da un Regolatore della Circolazione. In tali Località non può effettuarsi la circolazione ferroviaria.

Bivi

8. Sono denominati *bivi* le Località di Servizio protette da segnali fissi, situate fuori dalle stazioni e munite di impianti di diramazione di due o più linee. Dette Località di Servizio, quando non sono esercitate in telecomando, sono presenziate di norma da un Regolatore della Circolazione.

Quando un bivio è presenziato da un Regolatore della Circolazione, ai fini della circolazione è denominato "*posto di movimento*".

Fermate

9. Sono denominate fermate le Località adibite al servizio pubblico che non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci e precedenza. Le fermate, normalmente impresenziate, possono essere presenziate da agenti con compiti di sorveglianza generica degli impianti che possono svolgere anche attività

¹ Per "Regolatore della Circolazione" si intende: il Dirigente Movimento (DM) e/o il Dirigente Centrale Operativo (DCO).

connesse con il servizio viaggiatori.

Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

10. Soppresso

Treni e manovre

11. I convogli ferroviari si possono muovere come:

- *treni*, per spostarsi da un impianto all'altro o da un fascio all'altro del medesimo impianto;
- *manovre*, per spostarsi da un binario all'altro dello stesso fascio.

Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso, determinata preventivamente per ciascun punto dell'Infrastruttura da percorrere. Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione e deve essere scortato dalla apposita documentazione prevista. L'identificazione e la classificazione di un treno vengono assunte alla partenza dalla stazione di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella stazione termine corsa. Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle Località di Servizio deve considerarsi manovra.

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

- a) Sono *ordinari* i treni la cui circolazione è prevista tutti i giorni per l'intera durata dell'Orario Generale di Servizio e indicati come tali nello stesso;
- 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 Generale di Servizio oppure diramato a parte.
Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole Località di Servizio (*treni ad orario libero*).
Si definiscono *giornalieri* i treni straordinari che per disposizione del Gestore dell'Infrastruttura 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 sono messi in circolazione a seguito dei treni dei quali sono la ripetizione.

13. Soppresso

Treni materiali

14. Per esigenze di servizio connesse alla esecuzione di lavori e per carico e scarico di materiali in linea e nelle stazioni, sono impiegati particolari treni denominati *treni materiali* (M.L.), le cui norme di circolazione sono riportate nell'art. 15.

ART. 3

REGIMI DI CIRCOLAZIONE - PRESCRIZIONI

Regolazione della circolazione

1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un Regolatore della Circolazione che deve essere sempre in possesso della prescritta abilitazione. Le caratteristiche specifiche di impianto e di esercizio devono essere riportate in appositi documenti a disposizione del Regolatore della Circolazione.
1. **bis** Nelle Località di Servizio ove la gestione della circolazione è contemporaneamente ripartita fra vari Regolatori della Circolazione, devono essere stabiliti in modo preciso i limiti delle singole attribuzioni, nonché i rapporti fra i vari Regolatori della Circolazione, per il coordinamento delle loro iniziative e per la determinazione delle responsabilità individuali.
2. I Regolatori della Circolazione durante il loro turno di servizio devono compilare i prescritti documenti, in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione.
Prima di lasciare il servizio, il Regolatore della Circolazione cessante deve compilare consegne scritte in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità. Le consegne devono essere firmate dai Regolatori della Circolazione interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.
Il Regolatore della Circolazione 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.
3. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica o funzioni superiori al Regolatore della Circolazione, purchè in possesso di specifica abilitazione, può avocare a sé la gestione della circolazione, esonerandone con ordine scritto il Regolatore della Circolazione stesso.

Dispacci

4. Nel presente Regolamento, con il termine *dispaccio*, quando non sia diversamente stabilito, si intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le modalità riportate in apposite Istruzioni
Sono denominati *dispacci di movimento* i dispacci che devono essere scambiati per la circolazione dei treni.

Regimi di circolazione

5. La circolazione dei treni è regolata con il regime del *Blocco elettrico Automatico*, e solo in caso di guasto al *Blocco elettrico Automatico*, con il regime del *giunto*, come disciplinato dalle apposite Istruzioni.
6. Soppresso
7. Le linee esercitate col regime del *Blocco elettrico Automatico* 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 Automatico formano oggetto di apposite Istruzioni.
7. bis Il Gestore dell'Infrastruttura può disporre, per determinate linee, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni (es. esercizio con sistema a spola attrezzata con dispositivo di conteggio degli assi).

7. ter Soppresso

8. In particolari situazioni d'impianto, determinate stazioni o determinati tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione dei treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto. Le specifiche norme d'esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando o in apposite Istruzioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.

8bis La circolazione dei treni è protetta dal Sistema Controllo Marcia Treno² integrato da Ripetizione Segnali Continua³, o dal solo Sistema Controllo Marcia Treno.

A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi, i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.

L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.

Sulle linee munite del sottosistema di terra SCMT, oltre ai veicoli attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili, sono ammessi a circolare anche i treni non ancora attrezzati con tale sottosistema di bordo, purché circolanti secondo le norme impartite con apposite disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura.

Il Gestore dell'Infrastruttura impartisce altresì apposite disposizioni per le linee non ancora attrezzate con i sistemi sopra citati.

² SCMT: consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.

³ RSC: sistema di protezione per la marcia dei treni, essenzialmente basato su informazioni di distanziamento treni. In questo sistema gli impianti a terra sono attrezzati con il sistema di circolazione con Blocco Automatico a Correnti Codificate; i veicoli sono dotati di apparecchiature che consentono la rilevazione dei codici presenti sul binario tramite captatori installati sul primo asse del mezzo di trazione nonché il controllo della velocità massima.

Prescrizioni di movimento e tecniche

9. Sono *prescrizioni di movimento* tutti gli ordini, disposizioni e prescrizioni inerenti l'utilizzo dell'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.
Sono *prescrizioni tecniche* tutti gli ordini, disposizioni e prescrizioni che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei veicoli.
10. Le prescrizioni di cui al comma 9 che non risultano sull'Orario Generale di Servizio devono essere comunicate al personale interessato:
- a) se trattasi di prescrizioni di movimento con una delle seguenti modalità:
 - con l'aspetto specifico dei segnali,
 - con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida,
 - per iscritto a mezzo degli appositi moduli (Allegato III),
 - con dispaccio;
 - b) se trattasi di prescrizioni tecniche:
 - per iscritto a mezzo di modulo di prescrizione.

Prescrizioni ai treni

11. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta al Regolatore della Circolazione della stazione di origine del treno di impartire al personale del treno stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il foglio corsa.

I Regolatori della Circolazione delle stazioni interessate devono pertanto comunicare, con apposito dispaccio, le prescrizioni di movimento occorrenti al Regolatore della Circolazione della stazione di origine o di quella in cui si effettua il cambio del foglio di corsa e riceverne conferma. Per le prescrizioni a carattere permanente, le anzidette comunicazioni devono essere trasmesse una volta tanto, salvo le eccezioni specificatamente previste.

12. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, il Regolatore della Circolazione della stazione di origine del treno o di quella in cui si effettua il cambio del 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 altro Regolatore della Circolazione di opportuna Località di Servizio, ricevendone conferma.
- 12.bis Spetta al personale dell'Impresa Ferroviaria, a seconda delle procedure emanate dall'Impresa Ferroviaria stessa, compilare i documenti di scorta al treno secondo le modalità previste, ed impartire le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il foglio di corsa. Spetta allo stesso personale dell'Impresa Ferroviaria provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti i veicoli.

13. Alle prescrizioni di carattere contingente, che si riferiscono a fatti particolari e non programmati di circolazione che interessano una singola stazione (ricevimento di treno in binario ingombro, spostamenti di incroci, avaria ai Passaggi a Livello, movimenti di treni con segnali disposti a via impedita, ecc.), provvede direttamente il Regolatore della Circolazione della stessa o deve darne incarico con apposito dispaccio ad altro Regolatore della Circolazione di opportuna Località di Servizio, ricevendone conferma. In caso di mancata conferma il Regolatore della Circolazione deve ritenere il treno non avvisato.
14. Soppresso
15. E' obbligo dell'Agente dell'Impresa Ferroviaria che riceve le prescrizioni e disposizioni dividerne i contenuti con gli altri Agenti dell'Impresa Ferroviaria presenti a bordo del treno, secondo le specifiche procedure previste dall'Impresa Ferroviaria stessa.
16. Quando il treno ha in testa più locomotive, il Regolatore della Circolazione dà le prescrizioni all'Agente di Condotta della locomotiva di testa, il quale deve comunicarle agli Agenti di Condotta delle altre locomotive.
Quando il treno ha una locomotiva attiva in coda o intercalata, il Regolatore della Circolazione deve provvedere per le prescrizioni anche all'Agente di Condotta di questa locomotiva. Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date all'Agente di Condotta della locomotiva contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro. Nel caso in cui un convoglio sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso od altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia all'Agente di Condotta della locomotiva che traina sia a quello che eventualmente resta in servizio sul convoglio per mantenere attivi i mezzi di trazione efficienti.

ART. 4

ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA

Binario di ricevimento

1. Per *binario di ricevimento o di stazionamento* 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.

Itinerario di arrivo

2. L'*itinerario di arrivo* di un treno si intende delimitato come segue:
 - a) **arrivo sul binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza:**
l'itinerario si estende dal segnale di 1^a categoria di protezione fino al segnale di partenza;
 - b) **arrivo sul binario di ricevimento con segnale di partenza comune con altri binari:**
l'itinerario si estende dal segnale di 1^a categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.
2. **bis** Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e s'intendono delimitati come segue:

a) Itinerario di arrivo esterno

Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.

b) Itinerario di arrivo intermedio

Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.

c) Itinerario di arrivo interno

Si intende delimitato come segue:

- arrivo sul binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo;
- arrivo sul binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea, o in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

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

Indipendenza

4. I deviatoi e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario di arrivo (sui binari laterali), che permettono di ottenere i primi l'indipendenza dell'itinerario medesimo rispetto ad altri movimenti di treno o di manovra o a fughe accidentali di veicoli, e le altre l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta, devono di regola essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza, sempreché non vengano così resi incompatibili movimenti contemporanei di treni o di manovre altrimenti consentiti, con l'osservanza delle norme regolamentari, dal dispositivo di armamento.
5. Per l'arrivo del treno sul binario passante si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme stabilite dai successivi commi 6, 7 e 8 i deviatoi compresi in una *zona di uscita*, oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 2 e 2 bis.
6. **La zona di uscita è una zona di sicurezza, situata oltre il termine dell'itinerario di arrivo.** Tale zona ha inizio dal termine dell'itinerario di arrivo e si estende per 50 metri nel caso a) del comma 2, ed a), b) e c) primo alinea del comma 2 bis e per 100 metri nel caso b) del comma 2 e nel caso c) secondo alinea del comma 2 bis.
Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatoi compresi nella zona di uscita oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi, comma 9 bis, punti a) e b).
7. I deviatoi compresi nella zona di uscita, situati sul prolungamento dell'itinerario di arrivo e che si presentano di punta rispetto al treno avente fermata, devono essere disposti:
 - in modo da assicurare l'uscita del treno, se trattasi di ricevimento sul binario destinato al transito dei treni o comunque sul binario non facente capo ad un tronco;
 - come se il treno dovesse inoltrarsi sul binario tronco, se trattasi di ricevimento sul binario passante non destinato al transito dei treni e facente capo ad un tronco.
8. I deviatoi della zona di uscita, situati sul prolungamento dell'itinerario di arrivo e che si presentano di calcio, nonché i deviatoi e le scarpe fermacarri situati sui binari laterali nell'ambito di 100 metri dai punti di possibile confluenza con la zona di uscita stessa, devono essere disposti come stabilito al comma 4, se:
 - i deviatoi permettono di ottenere l'indipendenza rispetto ad altri movimenti di treno o manovra o a fughe accidentali di veicoli;
 - le scarpe fermacarri consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta.

Itinerario di partenza

9. L'*itinerario di partenza* di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea.
I deviatoi dell'*itinerario di partenza* devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.
9. bis Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e si intendono delimitati come segue:
 - a) *itinerario di partenza interno*
Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.
 - b) *itinerario di partenza intermedio*
Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.
 - c) *Itinerario di partenza esterno*
Si intende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.
9. ter Il termine dell'*itinerario di partenza* coincidente con la piena linea è individuato sulle linee a semplice binario e sulle linee a doppio binario banalizzate dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;
Per individuare il termine dell'*itinerario di partenza*, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'*itinerario di partenza* deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'*itinerario di partenza*. La stessa tabella deve essere applicata anche nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo quando, per caratteristiche di tracciato, risulta difficoltosa l'individuazione del termine dell'*itinerario di partenza*. In casi particolari, il Gestore dell'Infrastruttura può individuare il termine dell'*itinerario di partenza* coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'*itinerario di partenza*. I suddetti criteri valgono anche per i bivi.
10. Per la partenza di un treno, eventuali deviatoi e scarpe fermacarri situati su binari laterali devono essere disposti come stabilito al comma 4, se:
 - i deviatoi permettono di ottenere l'indipendenza rispetto ad altri movimenti di treno o manovra o a fughe accidentali di veicoli;
 - le scarpe fermacarri consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta.

Itinerario di transito

11. L'*itinerario di transito* di un treno senza fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.
I deviatori devono essere ovviamente disposti nel modo richiesto sia dall'*itinerario* di arrivo sul binario stabilito sia da quello di partenza dal binario stesso.

Itinerari deviati

12. Gli itinerari su percorsi deviati comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nel Regolamento sui Segnali e nell'Orario Generale di Servizio.

Fermascambi di sicurezza

13. Sono *fermascambi di sicurezza* i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago delle tipologie esplicitamente previste dalle Istruzioni di servizio.
Tutti i deviatori delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni, nonché tutti i deviatori dei bivi, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.
In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle Istruzioni di servizio.

Collegamento di sicurezza

14. 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.

Deviatoi in linea

15. 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 devono essere muniti di collegamento di sicurezza con i segnali e, salva l'esistenza di dispositivi di controllo permanente a distanza, devono essere affidati alla sorveglianza di agente idoneo. Venendo a mancare l'anzidetto collegamento ai treni si deve prescrivere marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza del deviatoio stesso. In mancanza del presenziamento e del controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermarsi prima di impegnare i deviatori e di oltrepassarli con cautela dopo aver accertato la loro regolare disposizione.

Dispositivi di immobilizzazione dei deviatori

16. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.
Le modalità di utilizzazione di tali dispositivi sono contenute nelle Istruzioni di servizio.

Movimenti contemporanei

17. 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 impianto;
 - b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, la completa indipendenza degli itinerari.
18. In determinate stazioni, stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:
- il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario ed ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori col minimo di 50 metri, individuati sulla base di specifiche norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura;
 - gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente capoverso;
 - nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di 1^a categoria di protezione e quello di partenza a via impedita la pendenza media del binario non sia superiore al 6 ‰ in discesa.

ART. 5

SERVIZIO SCAMBI E SEGNALI

1. Soppresso
2. All'inizio di ogni turno, i Regolatori della Circolazione cui è affidata la manovra dell'Apparato Centrale devono assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento degli scambi e degli enti di stazione.
In tutte le Località di Servizio, munite di Apparati Centrali, gli accertamenti sugli enti nel piazzale possono essere affidati dal Regolatore della Circolazione al Manovratore.
3. Ad ogni cambiamento o modifica dell'Orario Generale di Servizio il Gestore dell'Infrastruttura stabilisce per i singoli treni e per ciascuna stazione, con apposito programma di esercizio, che sarà controfirmato in segno di approvazione dal Responsabile Movimento, il binario di ricevimento, partenza o transito. Il binario assegnato a ciascun treno può essere modificato, all'occorrenza, dal Regolatore della Circolazione.
4. Per ogni movimento di treno in stazione il Regolatore della Circolazione deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario, integrato, agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all'art. 4, comma 5.
5. Il Regolatore della Circolazione che 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 stessi, nonché degli altri enti a lui affidati e deve acquisire la certezza che nessun veicolo sul 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). Nel caso in cui un circuito di binario risulti occupato, la visita sul posto per accertarne la libertà può essere omessa secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio. Venendo a mancare il predetto accertamento, il Regolatore della Circolazione deve autorizzare il movimento del treno, sull'itinerario comprendente il circuito di binario che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.
6. Inoltre chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, fino ai limiti della visuale libera, accertare che nessun impedimento od ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.
7. 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.
8. La conferma di predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con la diretta consegna delle chiavi di scambi, con comunicazione registrata, con apposito consenso elettrico o con le altre modalità stabilite dalle Istruzioni di servizio e

comporta implicitamente anche la conferma della regolare assicurazione degli scambi interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi dei commi 5 e 6.

9. Il Gestore dell'Infrastruttura deve determinare quali Località di Servizio, oltre a quelle direttamente interessate 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.

10. I segnali fissi delle stazioni sono normalmente disposti a via impedita. Il Regolatore della Circolazione 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 8.

10 bis Se la manovra dei segnali è affidata ad un Agente abilitato che presenzia altri Posti di Servizio, non occorre la conferma di cui al comma 10 quando, con opportuni collegamenti di sicurezza, l'itinerario risulti vincolato a mezzo di distinto consenso elettrico sui segnali trasmesso dal Regolatore della Circolazione, oppure quando l'itinerario di partenza risulti vincolato da appositi segnali, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal Regolatore della Circolazione stesso.

10 ter Per l'apertura dei segnali affidati ad un Agente abilitato che presenzia un altro Posto di Servizio, il Regolatore della Circolazione, eseguiti gli accertamenti di sua spettanza in relazione all'organizzazione vigente nell'impianto, deve dare ordine di volta in volta con comunicazione registrata all'agente interessato.

Non occorre comunicazione registrata quando il segnale sia vincolato a distinto consenso elettrico da parte del Regolatore della Circolazione.

11. L'Agente abilitato che ha disposto a via libera un segnale deve controllarne il ritorno a via impedita appena esso sia stato oltrepassato dal treno.

12. Le specifiche modalità da eseguirsi 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, devono essere riportate nei registri delle consegne dei Regolatori della Circolazione delle singole stazioni.

12 bis Soppresso

12 ter Soppresso

Modifica di itinerari già predisposti

13. Di regola non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già stati disposti a via libera i relativi segnali. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità, occorre che il Regolatore della Circolazione, prima di disporre per la

modifica, accerti, come previsto dal Regolamento sui Segnali, che la chiusura dei segnali sia tempestiva ed efficace agli effetti dell'arresto del treno.

Guasto ai segnali

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

Il Regolatore della Circolazione che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dargli opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli previsti all'Allegato III; al treno deve essere comunque prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato. Se la circolazione del treno, per guasto al Blocco elettrico Automatico, è regolata col regime del giunto⁴, sul modulo devono, inoltre, essere praticate le prescrizioni previste dall'art. 19. La prescrizione per la partenza con segnale di partenza a via impedita non occorre quando, per la partenza del treno, ci si possa avvalere del segnale di avanzamento o di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di Blocco elettrico Automatico.

- 14 bis** Sulle linee attrezzate con Sistema di Controllo della Marcia del Treno, in tutti i casi di segnali di 1^a categoria guasti o a via impedita, l'Agente di Condotta deve effettuare l'operazione di supero rosso per il superamento degli stessi.

L'Agente di Condotta deve richiedere, con comunicazione registrata, al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, autorizzazione all'effettuazione di supero rosso (SR) nei soli casi in cui non sia prevista la ricezione di alcuna prescrizione da parte del Regolatore della Circolazione stesso:

- Segnale di 1^a categoria munito di luci di avvio/avanzamento a luci fisse;
- Segnale di 1^a categoria disposto a via libera ma preceduto da codice 75;
- Segnale di 1^a categoria disposto a via libera con conferma di riduzione di velocità o avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (rosso-giallo-giallo) solo se preceduto da codice 75.

In tutti i casi in cui l'Agente di Condotta abbia ricevuto delle prescrizioni dal Regolatore della Circolazione, relative al superamento di un segnale di 1^a categoria guasto o a via impedita:

- Segnale di protezione o partenza a via impedita;
- Segnale di blocco automatico a via impedita;
- Segnale di 1^a categoria munito di luci di avvio/avanzamento a luci lampeggianti;

l'autorizzazione all'effettuazione di supero rosso è implicita nella ricezione della prescrizione.

⁴ Sulle linee in telecomando e sulle linee con ACC-M spetta sempre al Dirigente Centrale Operativo provvedere al distanziamento dei treni e garantire sul modulo "tratta libera da treni".

ART. 6**ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI*****Obblighi per l'Agente di Condotta***

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve essere di regola quella assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui il presente Regolamento o le altre norme di cui all'art. 1 comma 1 prevedano diversamente.
In ogni caso non devono essere superati i limiti imposti dalla linea e dalle caratteristiche tecniche ed operative dei veicoli.
Un treno non deve giungere, partire o transitare da una stazione o altra Località di Servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte.
2. Nel percorso in stazione l'Agente di Condotta deve sempre usare la massima attenzione per intervenire prontamente in caso di necessità.
L'Agente di Condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario d'arrivo (art. 4 comma 2 e 2 bis)
3. Soppresso
4. L'Agente di Condotta 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.
L'Agente di Condotta può riprendere la corsa, senza le restrizioni di cui sopra, quando:
 - a) sulle linee esercitate con il regime di Blocco elettrico Automatico, venga disposta a via libera per il transito la luce del segnale di protezione;
 - b) il segnale sia integrato da segnalazione ausiliaria di limite di velocità attiva. In tale evenienza, deve essere rispettata la velocità indicata dalla segnalazione ausiliaria.
 - c) il treno sia attrezzato con apparecchiature speciali di controllo della marcia del treno stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura e le stesse siano inserite ed efficienti. In questo caso devono essere rispettate le specifiche norme.
5. Soppresso
6. Partendo da una stazione, l'Agente di Condotta deve assicurarsi del regolare istradamento del proprio treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi di partenza e dalle prescrizioni ricevute; dove i segnali di partenza non sono distinti per ciascun binario, deve, inoltre, prestare attenzione alla posizione dei segnali bassi e all'itinerario da percorrere. Nelle stazioni di diramazione e in quelle situate sulle linee a doppio binario, l'Agente di Condotta deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.

Obblighi del personale di stazione

7. L'arrivo, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni devono essere, di regola, presenziati in punto opportuno dal Regolatore della Circolazione che deve anche accertarne la completezza.
Per accertare che i treni in arrivo siano completi, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, il Regolatore della Circolazione può avvalersi di altri agenti abilitati, presenti in stazione.
Il Regolatore della Circolazione può essere esonerato dal presenziamento o dall'accertamento della completezza dei treni o da entrambi gli obblighi, in relazione all'esistenza di determinate attrezzature o per particolari situazioni di impianto, in base ai criteri stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura.
Non occorre che il Regolatore della Circolazione accerti la completezza dei treni se questi sono composti da veicoli aventi particolari caratteristiche, secondo quanto stabilito dal Gestore dell'Infrastruttura.
8. La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'Agente di Condotta nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento sui Segnali.
Il personale dell'Impresa Ferroviaria deve accertare, secondo le proprie attribuzioni, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche dei veicoli, il carico e la circolabilità dei veicoli.
9. Soppresso
- 9 bis Soppresso
- 9 ter Soppresso
9. quater Soppresso
10. Nelle stazioni i treni devono di regola essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulti più adatto al servizio da svolgere, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.

Marcia a vista

11. L'Agente di Condotta di un treno, che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine, deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nella visuale libera, appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali veicoli o ostacoli fissi in genere) senza mai superare la velocità di 30 km/h. Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatori incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali. Nelle prescrizioni di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo.

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

- sul binario di ricevimento (art. 4 comma 1);
- in arrivo (itinerario di cui all'art. 4 comma 2 e 2 bis);
- in uscita (itinerario di cui all'art. 4 comma 9 e 9 bis);
- nella stazione (itinerario di cui all'art. 4 comma 11).

Quando un treno debba, per qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una stazione, il Regolatore della Circolazione della stessa deve ricevere il treno previa fermata al segnale di protezione disposto a via impedita e trasmissione del dispaccio:

“Marcia a vista sul binario di ricevimento di ... (oppure in arrivo aoppure in uscita da ... oppure nella stazione di ... ecc.) per ... (motivo) ”.

La disposizione a via libera del segnale di protezione deve essere effettuata dal Regolatore della Circolazione solo dopo che sia avvenuta la trasmissione del suddetto dispaccio.

Ingombro 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), 2 bis a), 2bis b) e 2bis c) primo alinea o all'art. 4 commi 2 b) e 2 bis c) secondo alinea, salvo specifiche deroghe previste da eventuali apposite norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.

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

Salvo i casi di cui al comma 14, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro, anche solo all'uscita o tronco con paraurti nei limiti anzidetti, devono essere ricevuti con segnale di protezione a via impedita, senza utilizzare il segnale di avanzamento, e devono essere avvisati con la prescrizione di marcia a vista di cui al comma 11, opportunamente completata⁵, nonché preceduta da quella di fermata per i treni che non l'abbiano già in orario o prescritta.

Se l'ingombro è previsto in orario o prescritto non occorre il suddetto avviso e il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

Quando l'ostacolo si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione, l'ostacolo deve essere sempre protetto con segnale a mano a 100 metri e il treno stesso deve essere fatto avanzare mantenendo il segnale di protezione a via impedita e con le modalità previste dal Regolamento sui Segnali (art. 44 comma 5, punto a).

⁵ *“Marcia a vista sul binario di ricevimento di ... per ingombro sul binario stesso (oppure per ingombro all'uscita, oppure tronco)”.*

14. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma 13 non occorre:
- a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario Generale di Servizio rispetto al paraurti di binario tronco;
 - b) quando un treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione di cui all'art. 41 bis comma i) (rosso – giallo – giallo) del Regolamento sui Segnali per ingresso su binario parzialmente ingombro o di limitata lunghezza.
- In quest'ultimo caso, il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

Nelle stazioni e nelle fermate di testa aventi idonee condizioni di illuminazione, stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura, sia di giorno che di notte, quando il treno venga ricevuto su binario ingombro con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui Segnali (art. 41 bis comma i), se l'ingombro è costituito da veicoli a sagoma chiusa, non occorre l'esposizione del segnale di arresto a mano.

Passaggi a Livello

15. I Passaggi a Livello devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione lato strada in posizione di chiusura.
16. L'Agente di Condotta che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un Passaggio a Livello o che ne abbia ricevuto specifico ordine, deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi che i dispositivi che inibiscono il transito lato strada del Passaggio a Livello non siano in posizione di chiusura, o la presenza di un ostacolo sul Passaggio a Livello stesso.
- Nel caso in cui i dispositivi siano in posizione di chiusura e non vi siano ostacoli, il Passaggio a Livello può essere impegnato con marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h. Superato il Passaggio a Livello con marcia a vista specifica, sui tratti attrezzati con Sistema di Controllo della Marcia del Treno, deve essere mantenuta la velocità di 5 km/h per un tratto di almeno 100m successivi al Passaggio a Livello stesso.
- Nel caso in cui l'Agente di Condotta rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada dei Passaggi a Livello, deve darne comunicazione registrata al Regolatore della Circolazione di competenza, il quale deve richiedere l'intervento manutentivo nei modi d'uso e deve informare dell'anormalità, con comunicazione registrata, il Regolatore della Circolazione che invia i treni verso il Passaggio a Livello in senso opposto. In ogni caso l'Agente di Condotta del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione del Passaggio a Livello da parte di personale del Gestore dell'Infrastruttura (mediante dispositivi portatili che inibiscono il transito dei veicoli stradali o segnali di arresto a mano) o di agenti delle Forze dell'ordine.
- Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un Passaggio a Livello deve essere sempre indicata la progressiva del Passaggio a Livello stesso o il numero

dell'eventuale segnale permissivo di Blocco elettrico Automatico posto a protezione del o dei Passaggi a Livello.

Arresto di treni non aventi fermata

17. Un Regolatore della Circolazione per arrestare in stazione un treno non avente fermata deve attenersi alle norme del Regolamento sui Segnali.
Il Dirigente Centrale Operativo, può ordinare ai treni la fermata in altre stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio o su richiesta dell'Impresa Ferroviaria.
Il Dirigente Centrale Operativo, che ordina ad un treno la fermata non prevista in orario in una stazione, deve indicarne il motivo ed avvisare con comunicazione registrata il Regolatore della Circolazione.

“Fermate a per”.

18. Al fine di garantire la regolarità del servizio, una o più fermate, che non siano per servizio viaggiatori o altrimenti necessarie, possono essere soppresse dal Dirigente Centrale Operativo. Le stazioni interessate dalla soppressione della fermata devono essere avvisate con comunicazione registrata:

“Sopprimete fermata treno a”.

Il Dirigente Centrale Operativo ne dà comunicazione registrata ai treni, utilizzando la medesima formula.

Una fermata d'orario, oppure prescritta e già partecipata al Regolatore della Circolazione della stazione in cui deve avvenire, non può essere soppressa che su esplicito ordine del Dirigente Centrale Operativo.

Impedimento alla ricezione dei treni

19. Sulle linee esercitate col Blocco elettrico Automatico il Regolatore della Circolazione 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 avviso al Dirigente Centrale Operativo con il dispaccio:

“Per (motivo) non inviate treno ...(oppure: treni seguenti treno)”.

Il Dirigente Centrale Operativo che riceve il suddetto avviso deve confermare con il dispaccio:

“Per ... (motivo) inteso divieto di invio treno (oppure: treni seguenti treno...)”.

Se il treno (o uno dei treni) di cui sopra fosse già partito, il Dirigente Centrale Operativo deve informarne con dispaccio il Regolatore della Circolazione della

stazione che ha dato l'avviso e, se del caso, deve dare l'inteso di cui sopra per i treni seguenti il treno partito.

Il Regolatore della Circolazione della stazione che ha diramato l'avviso, quando le cause di esso siano cessate, avvisa il Dirigente Centrale Operativo col dispaccio:

“Inviare liberamente treno ... (oppure: treni)”.

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

Rallentamenti

- 20.** Quando occorra istituire in linea o in stazione un rallentamento non indicato nell'Orario Generale di Servizio, o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito⁶, il Responsabile Manutenzione Infrastruttura ne dà tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Responsabile Movimento a mezzo di apposito modulo. Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento stazioni, posti di movimento e bivi. Il Responsabile Movimento, con altro apposito modulo, avvisa dell'attivazione (M28) o dello spostamento (M28a) del rallentamento il Dirigente Centrale Operativo, il Responsabile Coordinatore Circolazione ed i Regolatori della Circolazione delle stazioni capotronco, quelle origine di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, quelle ove si cambia il foglio di corsa, nonché i Regolatori della Circolazione delle stazioni attigue al rallentamento, e deve riceverne conferma. La competenza a provvedere per le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata dall'art. 3 comma 11 e seguenti.

Sulle linee a doppio binario tutti i treni devono essere in possesso delle prescrizioni di rallentamento interessanti sia il binario di sinistra che il binario di destra.

I Regolatori della Circolazione delle stazioni attigue al tratto soggetto a rallentamento devono provvedere, su ordine del Dirigente Centrale Operativo, 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.

In caso di linee affiancate, per le quali è ammesso che treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra linea con le modalità di cui all'art. 13 comma 7, l'orario a cui fare riferimento per la notifica di un rallentamento su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto a rallentamento.

I rallentamenti devono essere notificati ai treni su due distinti moduli, uno che si riferisce alla linea di impostazione e l'altro alla linea affiancata.

⁶ I rallentamenti possono essere fissi o spostabili: nel secondo caso, quando lo spostamento supera i tre chilometri (od i quattro chilometri per rallentamenti lunghi oltre 1000 metri) occorre una nuova notifica del rallentamento.

Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti su binario di sinistra o perché circolanti sul binario di destra), le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dal Regolatore della Circolazione della stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.

Quando fra le progressive chilometriche che delimitano l'estesa di un rallentamento in linea risulti compreso, in tutto o in parte, l'ambito di una delle stazioni attigue al rallentamento stesso, deve essere riportata sui moduli rilasciati dal Responsabile Manutenzione Infrastruttura e Responsabile Movimento e in calce al modulo M 3 la prescrizione specifica *"Interessa anche la stazione di"*.

Per i rallentamenti di stazione occorre distinguere due casi:

- a) rallentamento interessante esclusivamente uno od entrambi i binari di corsa;
- b) rallentamento interessante anche o soltanto i binari deviati.

In entrambi i casi i moduli rilasciati dall'Unità Tecnica Mantenimento Linea e Unità Tecnica Movimento devono essere compilati come se si trattasse di un normale rallentamento di linea ma, nel caso di cui al precedente punto b), deve essere sempre inserita la prescrizione specifica *"rallentamento da rispettare anche (o solo) se percorrenti il binario (o i binari) di stazione"*.

La suddetta prescrizione deve essere riportata in calce al modulo M3.

21. Con modalità analoghe a quelle stabilite dal comma 20 viene disposta la cessazione dei rallentamenti.

22. In caso di urgenza, qualunque Agente Manutentore del Gestore dell'Infrastruttura può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del Regolamento sui Segnali. In tale evenienza, fino a quando il rallentamento non venga gestito dal Sistema di Controllo della Marcia del Treno attivo sul tratto di linea interessato, il Dirigente Centrale Operativo deve notificare ai treni interessati, con comunicazione registrata, una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettare a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o Località di Servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso:

"non superate velocità di ... km/h da ... a ...".

La necessità di prescrivere ai treni quest'ultima riduzione di velocità cessa quando l'Agente Manutentore del Gestore dell'Infrastruttura notifica con comunicazione registrata al Regolatore della Circolazione che il rallentamento è gestito dal Sistema di Controllo della Marcia del Treno attivo sul tratto di linea e di conseguenza il rallentamento viene notificato nei modi d'uso.

Qualora il rallentamento non gestito dal sistema di protezione ricada completamente nell'ambito di una Località di Servizio, la riduzione di velocità può essere limitata all'itinerario - di arrivo, di partenza o di transito - comprendente per intero l'estensione del rallentamento, con la prescrizione:

"non superate velocità di ... km/h sull'itinerario di ... (arrivo oppure partenza oppure transito) a ..., per rallentamento non gestito da sistema di protezione della marcia".

In tal caso i treni devono essere preventivamente fermati al segnale che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo i segnali a via libera.

Quanto prima possibile, l'istituzione del rallentamento disposto d'urgenza deve essere regolarizzata con la procedura di cui al comma 20; nei moduli all'occorrenza emessi dall'Unità competente deve essere apposta opportuna annotazione:

"A regolarizzazione del rallentamento disposto dal ... (nome, cognome e qualifica dell'agente) ... con modulo (o dispaccio) n. del ...".

- 22 bis** In caso di circolazione di treni con il sistema di protezione della marcia escluso, il Dirigente Centrale Operativo, deve verificare se sul tratto di linea interessato esistono rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h.

In caso affermativo, il Dirigente Centrale Operativo deve notificare all'Agente di Condotta una riduzione di velocità pari a quella prevista dal rallentamento più basso, dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o Località di Servizio, ubicati oltre il termine del rallentamento, con la seguente comunicazione registrata:

"non superate velocità di....km/h da.....a.....per sistema di controllo velocità di rallentamento non attivo".

Dispacci di giunto e partenza

- 23.** Quando sia previsto dal presente Regolamento o da altre apposite norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura che debba essere data conferma al Regolatore della Circolazione dell'arrivo di un treno, si provvede mediante il dispaccio:

"Treno giunto".

- 24.** In determinati casi può essere stabilito, anche con disposizioni locali, che sia comunicata al Regolatore della Circolazione della successiva stazione l'ora di partenza o di transito dei treni mediante comunicazione registrata.

All'occorrenza si provvede con il dispaccio:

"Treno... orario (oppure: partito o transitato ore ore effettive di partenza o di transito)".

Comunicazioni in situazioni di pericolo

- 25.** In situazioni di pericolo, l'evento va comunicato nella maniera più sollecita e tempestiva al Regolatore della Circolazione di giurisdizione.

Il Regolatore della Circolazione che sia avvisato di una situazione di pericolo deve sospendere le partenze dei treni fino a che non abbia ricevuto indicazioni specifiche sull'accaduto.

Sabbiatura

- 26.** Se il treno è dotato di un dispositivo di inibizione del sistema automatico di sabbiatura, l'Agente di Condotta deve utilizzare il solo comando manuale delle sabbie. L'Agente di Condotta ha sempre la possibilità di spargere sabbia sui binari ma tale operazione deve essere evitata, se possibile:

- - nell'area dei deviatori e degli attraversamenti;
- - durante la frenatura a velocità inferiori a 20 km/h;
- - a treno fermo.

L'operazione manuale di sabbiatura è consentita sempre nelle seguenti situazioni:

- se il treno rischia di oltrepassare un segnale a via impedita (spad) o in presenza di altre imminenti situazioni di pericolo e lo spargimento di sabbia favorirebbe l'aderenza;
- in fase di avviamento;
- quando l'operazione sia necessaria per la prova della sabbiera sul mezzo di trazione.

L'Agente di Condotta non deve prolungare eccessivamente le operazioni di sabbiatura tramite comando manuale, in quanto tale eccesso non apporterebbe benefici all'aderenza.

ART. 7**MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI VEICOLI**

1. È denominato *manovra* qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli che si svolge nell'ambito dello stesso fascio di una stazione, con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'Agente di Condotta, eccezione fatta per l'avviamento di un treno in partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.
2. È denominato *istradamento* il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra o da punti prestabiliti.
3. 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, che garantisca la non confluenza, mediante fermascambio di sicurezza, o eccezionalmente quando siano presenziati da agente abilitato con obbligo di non rimuoverli da detta posizione.
4. 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 assenza o indisponibilità da segnali a mano.
5. Quando una manovra possa impegnare un Passaggio a Livello si deve tempestivamente provvedere alla chiusura dello stesso.

Manovre su binari non indipendenti

6. 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 di protezione dalla parte del treno in arrivo, purché la pendenza media della linea verso la stazione fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15‰ in discesa.
7. Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 6, nonché in quelle che, per particolari situazioni di impianti, sono stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura ed indicate nell'Orario Generale di Servizio, 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 che sia stata acquisita la certezza che il treno si sia fermato al segnale di protezione.

8. In ogni caso il Regolatore della Circolazione qualora, a suo giudizio, lo ritenga necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, deve disporre che le manovre siano sospese 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi).
9. L'agente abilitato che dispone per l'apertura di un segnale fisso o comunque per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

Manovre all'uscita

10. Le manovre che si svolgono su deviatori dalla parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istadamento 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 commi 12 e 13.
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.

Manovre oltre il punto protetto dal segnale

11. 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, sulle linee esercitate col Blocco elettrico Automatico il Regolatore della Circolazione deve preventivamente provvedere, con il dispaccio di cui all'Art. 6 comma 19, a far trattenere nella stazione limitrofa i treni attesi, ricevendone conferma con apposito dispaccio previsto allo stesso comma.
12. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle apposite norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura. La dirigenza delle manovre è affidata di norma al Regolatore della Circolazione. Si fa eccezione per gli impianti in cui la manovra è affidata al personale dell'Impresa Ferroviaria.
13. Non disponendo il Gestore dell'Infrastruttura di agenti abilitati per accompagnare un convoglio in manovra nei diversi movimenti e fare le occorrenti segnalazioni, può essere utilizzato personale dell'Impresa Ferroviaria in possesso di specifica abilitazione.
14. L'avvicinamento di un convoglio in manovra ad uno fermo, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere diretta dal personale dell'Impresa Ferroviaria in possesso di specifica abilitazione. Nel caso suddetto basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno un veicolo o un convoglio.

15. Di regola, quando gli impianti lo consentono, i binari di circolazione devono essere tenuti sgombri e quando eccezionalmente occorra ingombrarli con veicoli o locomotive in sosta, gli scambi devono essere disposti per l'ingresso sui binari rimasti liberi, salvo quando in orario sia previsto l'ingresso di un treno in binario di ricevimento ingombro da altri veicoli.
16. I veicoli in stazionamento devono essere immobilizzati dal personale dell'Impresa Ferroviaria secondo le disposizioni fornite nell'Orario Generale di Servizio.
I deviatori delle comunicazioni fra i binari di circolazione ed altri binari devono essere, di regola, disposti in modo da non permettere ai veicoli in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, il binario di circolazione.
17. I veicoli in stazionamento sui binari di corsa devono essere presenziati. Quando la loro sosta avvenga su altri binari, le Imprese Ferroviarie devono garantire che i veicoli non siano spostati senza l'intervento del personale abilitato.
18. I veicoli in stazionamento devono essere condizionati in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.

ART. 8

PRECEDENZE

1. In una stazione ha luogo una precedenza *normale* quando per disposizioni di orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono indicate nell'Orario Generale di Servizio secondo le disposizioni dell'allegato I al presente Regolamento.
Quando, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'Orario Generale di Servizio, nella stazione ove ciò si verifica si determina una precedenza *anormale*.
Le indicazioni esistenti nell'Orario Generale di Servizio o gli interventi del Regolatore della Circolazione intesi a spostare le precedenze non determinano particolari obblighi per il personale abilitato dell'Impresa Ferroviaria, poiché lo stesso non interviene nel controllo delle precedenze.
2. Il Dirigente Centrale Operativo deve tenersi informato dell'andamento dei treni ed intervenire, quando sia opportuno, per modificarne la successione. Pertanto, qualora si presentassero anomalie alla circolazione in qualche stazione, i Regolatori della Circolazione di competenza devono informare il Dirigente Centrale Operativo e attendere eventuale nulla osta per la modifica della successione dei treni. Quindi il Dirigente Centrale Operativo, a seconda dei casi e in relazione alla diversa priorità dei treni, consultato il Responsabile Coordinatore Circolazione, ordina ai Regolatori della Circolazione di:
 - a) trattenere nella propria stazione il treno che avrebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;
 - b) autorizzare la partenza in precedenza di un treno che avrebbe dovuto cedere il passo nella propria stazione ad altro treno, nel caso di ritardo del secondo.
3. Il Dirigente Centrale Operativo deve avvisare i Regolatori della Circolazione delle stazioni interessate con il dispaccio:

“Treno ... *precede* treno ... *da* ...”.

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.

Le fermate presenziate interposte devono essere avviate a cura del Dirigente Centrale Operativo della variata successione dei treni con comunicazione non registrata.
4. Il Gestore dell'Infrastruttura, su determinati tratti di linea (linee con ACC-M), in relazione all'intensità e alle caratteristiche del traffico, in luogo delle disposizioni di cui al comma 3, può disporre l'adozione delle norme di seguito specificate.

Il Dirigente Centrale Operativo, in caso di variata successione dei treni rispetto a quella prevista in orario deve avvisare preventivamente i Regolatori della Circolazione delle stazioni fino a quella ove si ristabilisce la successione normale con il dispaccio:

“Successione treni da ... (nome della stazione): x, y, z, (numero dei treni)”.

Il primo treno elencato è quello che precede la variata successione, mentre l'ultimo treno è quello con il quale si ristabilisce la successione normale.

Qualora il Dirigente Centrale Operativo abbia comunicato una successione di treni errata e quindi da modificare, non deve autorizzare l'inoltro dei treni la cui successione rispetto la precedente è variata, se non dopo aver provveduto a comunicare ai Regolatori della Circolazione interessati la successione effettiva.

Il relativo dispaccio deve essere preceduto dalla parola *“Rettifica”*.

Qualora per eccessivo ritardo non sia possibile stabilire l'effettivo ordine di inoltro di uno o più treni, il Dirigente Centrale Operativo può comunicare, in luogo del dispaccio di successione, il dispaccio di temporanea esclusione dalla successione del o dei treni in ritardo preceduto dalla parola *“Esclusione”*.

I treni esclusi devono essere considerati non attesi fino a quando non venga precisato il loro inoltro in un successivo dispaccio di successione.

Un treno già compreso in un dispaccio di successione, può essere temporaneamente *“Escluso”* previa rettifica della successione ed inserimento del suo numero tra i treni *“Esclusi”* a chiusura del relativo dispaccio di rettifica.

5. In caso di interruzione delle comunicazioni non è possibile effettuare precedenzae.
6. Sulle linee in Dirigenza Centrale Operativa la successione dei treni è normalmente rilevata attraverso appositi sistemi informatici di trasmissione del numero del treno. Pertanto su tali linee non trova applicazione quanto disposto nei precedenti commi 3 e 4 ma il Dirigente Centrale Operativo avvisa verbalmente le stazioni interessate. L'indisponibilità dei suddetti sistemi informatici impone al Dirigente Centrale Operativo, l'obbligo di dare comunicazione registrata della variata successione nel rispetto dei commi 3 e 4.

ART. 9

INCROCI

1. Sui tratti di linea esercitati a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio fra due treni può essere *normale* (indicato in orario) oppure *anormale* (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata *sede di incrocio*.

Il Regolatore della Circolazione che predispone l'itinerario di partenza di 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.

Nelle stazioni di incrocio, la manovra dei segnali di protezione deve essere regolata in modo che il secondo treno non entri se il primo non sia completamente fermo e ricoverato entro le traverse limite del binario di ricevimento.

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

Spostamento degli incroci

3. Il Dirigente Centrale Operativo, consultato il Responsabile Coordinatore Circolazione, sulla base dell'effettivo andamento della circolazione ferroviaria, può intervenire, per quanto di competenza, per spostare o disporre lo spostamento di un incrocio.
4. Il Regolatore della Circolazione della stazione sede d'incrocio che su disposizione del Dirigente Centrale Operativo sposta l'incrocio stesso in altra stazione, trasmette al Regolatore della Circolazione di questa il seguente dispaccio:

“Trattenete a ... treno ... per incrociare treno orario (oppure con ... minuti ritardo)”.

Il Regolatore della Circolazione che lo riceve, risponde con il dispaccio di inteso:

“Al n°... tratterrò a ... treno ... per incrociare treno ...”.

La formalizzazione dell'incrocio comporta che il Regolatore della Circolazione interessato provveda tempestivamente ad assicurare l'arresto del treno da trattenersi rispetto all'incrociante.

5. È ammesso di comprendere nei dispacci di formalizzazione di spostamento dell'incrocio di cui al comma 4 più di un treno da far trattenere rispetto ad un solo treno da far avanzare oppure viceversa, indicando esplicitamente la quantità dei treni oltre al numero di ognuno.

6. Lo spostamento d'incrocio si deve ritenere stabilito solamente dopo la trasmissione completa dei dispacci di cui al comma 4, ivi compresa la firma del Regolatore della Circolazione.
Il Regolatore della Circolazione della stazione che ha trasmesso il dispaccio di spostamento d'incrocio, quando abbia ricevuto il dispaccio di inteso completo con la firma, ancorché non possa collazionarlo, può autorizzare la partenza del treno. Il Regolatore della Circolazione che ha trasmesso l'inteso, dopo avere trasmesso il dispaccio relativo completo con la firma, ancorché questo non sia stato collazionato dal corrispondente, deve trattenere il treno.
7. Di regola tutte le operazioni di competenza dei Regolatori della Circolazione relative allo spostamento d'incrocio devono essere compiute nella stessa stazione da uno stesso agente.
8. Soppresso
9. Soppresso
- 9 bis** Sui tratti di linea a semplice binario attrezzati con il Blocco elettrico Automatico ed indicati nell'Orario Generale di Servizio, nei quali tutte le stazioni atte agli incroci sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, anche se indicati in orario. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti.
10. Soppresso
11. .Soppresso
12. Soppresso
13. Soppresso
14. Soppresso
15. Soppresso
16. Soppresso
17. Soppresso
18. Soppresso

- 19.** Le stazioni di passaggio dal semplice al doppio binario, per i treni diretti o provenienti dal semplice binario, sono da considerare agli effetti degli incroci rispettivamente di origine e termine corsa, per cui ai treni aventi vincoli di attesa, gli incroci vengono determinati con le modalità previste dall'allegato II al presente Regolamento.
- 20.** Soppresso
- 21.** Soppresso
- 22.** Soppresso

ART. 10

TRENI STRAORDINARI AD ORARIO PRESTABILITO

1. Dietro richiesta dell'Impresa Ferroviaria i treni straordinari di cui all'art. 2 comma 12 possono essere messi in circolazione dai Regolatori della Circolazione per disposizione del Responsabile Coordinatore Circolazione o del Responsabile Movimento.

2. La circolazione di un treno straordinario deve essere annunciata dal Dirigente Centrale Operativo con la seguente formula:

“Oggi (domani ...) effettuasi treno straordinario (stazione d'origine) (stazione di termine corsa) per... (qualità del trasporto)”.

L'annuncio deve essere dato direttamente ai Regolatori della Circolazione di tutte le stazioni interessate di sua giurisdizione.

3. Soppresso

4. Ciascun Regolatore della Circolazione che ne ha ricevuto l'annuncio, deve confermare al Dirigente Centrale Operativo con il dispaccio:

“Inteso oggi ... (domani ...) treno ... straordinario ... (stazione di origine) ... (stazione di termine corsa)”

In caso di interruzione delle comunicazioni, non è possibile mettere in circolazione treni straordinari.

5. Soppresso

6. Soppresso

7. Soppresso

8. Soppresso

9. Soppresso

10. Soppresso

11. Spetta al Regolatore della Circolazione della stazione di origine del treno straordinario procurarsi le occorrenti prescrizioni interessanti la corsa del treno stesso, rivolgendosi al Dirigente Centrale Operativo, il quale le trasmette con comunicazione registrata.

12. Soppresso

13. Soppresso

Treni straordinari giornalieri

- 14.** Dietro richiesta dell'Impresa Ferroviaria è di competenza del Gestore dell'Infrastruttura rendere giornalieri (art. 2 comma 12) determinati treni straordinari.
Per la circolazione dei treni straordinari giornalieri il Dirigente Centrale Operativo dà un solo annuncio della loro effettuazione fino nuovo ordine (o fino ad una data stabilita). Allo stesso modo la trasmissione della conferma, ha luogo solo il primo giorno dell'effettuazione
- 15.** Sulle linee in Dirigenza Centrale Operativa il numero treno è normalmente rilevato attraverso appositi sistemi informatici di trasmissione del numero stesso. Pertanto su tali linee non trova applicazione quanto disposto nei precedenti commi 2, 4 e 14 ma il Dirigente Centrale Operativo avvisa verbalmente le stazioni interessate, ricevendone inteso con comunicazione registrata.
L'indisponibilità dei suddetti sistemi informatici impone al Dirigente Centrale Operativo l'obbligo di dare comunicazione registrata dell'effettuazione ai Regolatori della Circolazione delle stazioni di cui sopra.

ART. 11**TRENI STRAORDINARI AD ORARIO LIBERO**

1. Dietro richiesta dell'Impresa Ferroviaria, quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile né torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito o con un supplementare, i Regolatori della Circolazione delle stazioni, previa autorizzazione preventiva del Responsabile Coordinatore Circolazione o del Responsabile Movimento, possono mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (Art. 2 comma 12).
2. Per la circolazione di un treno straordinario ad orario libero il Dirigente Centrale Operativo fissa di volta in volta l'orario di partenza in base alla situazione di fatto. Le percorrenze da stazione a stazione non sono prefissate, ma risultano da quelle effettivamente compiute. Sul foglio di corsa non viene preventivamente esposto alcun dato relativo al tempo di percorrenza previsto, ma vi saranno indicate, a cura del personale dell'Impresa Ferroviaria, le ore effettive di partenza e quelle di arrivo in ciascuna stazione.
3. I treni straordinari ad orario libero devono essere numerati giornalmente, come previsto dall'Orario Generale di Servizio, in ordine cronologico e progressivo e con numeri pari o dispari secondo il loro senso di marcia, a cura del Dirigente Centrale Operativo per il tramite di apposito sistema informatico. Il numero assegnato ad ogni treno deve essere sempre preceduto dalla sigla O.L. (Orario Libero).
4. Spetta al Regolatore della Circolazione della stazione origine del treno straordinario ad orario libero procurarsi le occorrenti prescrizioni interessanti la corsa del treno stesso, rivolgendosi al Dirigente Centrale Operativo, il quale le deve trasmettere con comunicazione registrata.
5. Per l'effettuazione dei treni O.L. (Orario Libero) devono osservarsi le norme stabilite per i treni straordinari ad orario prestabilito.

Gli annunci di effettuazione devono essere trasmessi ai Regolatori della Circolazione delle stazioni interessate, precisando la successione dei treni, la funzione e la destinazione del treno O.L. (Orario Libero)⁷.

6. Soppresso
7. Soppresso

⁷ “Oggi fra treno e treno effettuasi treno O.L.... straordinario per (funzione) diretto a con partenza da ... ore ...”

8. Soppresso
9. Quando siano interrotte le comunicazioni si seguono le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito (Art. 10 comma 4).
10. Sulle linee in Dirigenza Centrale Operativa il numero treno è normalmente rilevato attraverso appositi sistemi informatici di trasmissione del numero stesso. Pertanto su tali linee non trova applicazione quanto disposto al precedente comma 5, ma il Dirigente Centrale Operativo avvisa verbalmente le stazioni interessate, ricevendone inteso con comunicazione registrata.

L'indisponibilità dei suddetti sistemi informatici impone al Dirigente Centrale Operativo l'obbligo di dare comunicazione registrata dell'effettuazione ai Regolatori della Circolazione delle stazioni di cui sopra.

ART. 12

TRENI SUPPLEMENTARI

1. Dietro richiesta dell'Impresa Ferroviaria i Regolatori della Circolazione possono effettuare treni supplementari (art. 2 comma 12) in relazione alle occorrenze, per disposizione del Responsabile Coordinatore Circolazione o Responsabile Movimento.
2. I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola *bis*, *ter*, ecc.
3. Nei dispacci che riguardano la circolazione di un treno che sia seguito da supplementare, si deve sempre aggiungere, dopo il numero del treno, la parola *normale*.
4. Per la circolazione dei treni supplementari devono osservarsi le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito sostituendo nei dispacci e nelle prescrizioni la parola *straordinario* con la parola *supplementare*.
5. Soppresso
6. È consentito lo ***scambio dei materiali*** fra il treno normale e il suo supplementare, in relazione alle esigenze del servizio dei treni.
Dello ***scambio dei materiali*** devono essere avvisati preventivamente i Regolatori della Circolazione delle stazioni interessate⁸ a cura del Dirigente Centrale Operativo. I Regolatori della Circolazione devono darne inteso al Dirigente Centrale Operativo.
7. Sui tratti di linea a semplice binario, nel caso di ***scambio dei materiali*** tra treno normale e il suo supplementare, il treno inviato per primo "*viaggiante come normale*" deve essere considerato supplementare (*bis*, *ter*, ecc.), solo agli effetti degli incroci.
8. Quando per interruzione delle telecomunicazioni non sia possibile trasmettere l'avviso dello ***scambio dei materiali***, non è consentito l'inoltro come treno normale del materiale del treno supplementare.
9. Sulle linee in Dirigenza Centrale Operativa il numero treno è normalmente rilevato attraverso appositi sistemi informatici di trasmissione del numero stesso. Pertanto su tali linee non trova applicazione quanto disposto ai precedenti commi 4 e 6, ma il Dirigente Centrale Operativo avvisa verbalmente le stazioni interessate, ricevendone inteso con comunicazione registrata.

L'indisponibilità dei suddetti sistemi informatici impone al Dirigente Centrale Operativo l'obbligo di dare comunicazione registrata dell'effettuazione ai Regolatori della Circolazione delle stazioni di cui sopra.

⁸ Alle stazioni: "*Materiale treno... normale viaggia come bis (ter, ecc.) da ... a*"

ART. 13

SOPPRESSIONE, FUSIONE E SOSTITUZIONE DEI TRENI

Soppressione

1. Su richiesta delle Imprese Ferroviarie o in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, il Responsabile Coordinatore Circolazione può disporre al Dirigente Centrale Operativo la soppressione dei treni.

Si ricorre alla soppressione anche in presenza di cause perturbative, ossia di eventi che riducono la capacità dell'Infrastruttura, incidendo sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine.

2. Gli annunci e le relative conferme devono essere dati con le stesse norme previste per l'effettuazione dei treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule:

“Oggi ... (domani ...) treno ... soppresso da ... a ...”.

“Inteso oggi ... (domani ...) soppressione treno ... da ... a ...”.

Spetta al Regolatore della Circolazione della stazione in cui avviene la soppressione, notificare ai treni la stessa⁹.

3. Soppresso
4. Soppresso

Fusione

5. Quando sia opportuno il Dirigente Centrale Operativo su ordine del Responsabile Coordinatore Circolazione e in accordo con l'Impresa Ferroviaria può fondere due treni, sopprimendone uno di essi con le norme di cui ai commi precedenti e facendone proseguire i veicoli ed i relativi documenti, nonché eventualmente il personale, con altro treno. A quest'ultimo deve farsi opportuna prescrizione¹⁰.

In tal caso le formule di cui al comma 2 vanno così completate:

“Oggi treno soppresso da ... a... - veicoli (ed occorrendo: personale) viaggiano stesso tratto con treno ... (ed occorrendo: che farà servizio viaggiatori a....)”.

“Inteso oggi soppressione treno ... da ... a ... veicoli viaggiano con treno”.

⁹ “Treno soppresso da a”

¹⁰ “Treno soppresso da a Disimpegnate in sua vece servizio viaggiatori (e occorrendo) fermando a ... (indicare le stazioni nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare il servizio del treno soppresso)”.

Sostituzione

6. Quando un treno sia in ritardo tale da causare perturbazione alla circolazione, il Dirigente Centrale Operativo su disposizione del Responsabile Coordinatore Circolazione può sopprimerlo e sostituirlo effettuando un opportuno straordinario. In tal caso le formule di cui al comma 2 vanno così completate:

“Oggi ... treno soppresso da a effettuasi sua vece stesso tratto straordinario....”.

“Inteso oggi ...soppressione treno ... da ... a ... ed effettuazione stesso tratto straordinario”.

Circolazione su linee affiancate

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

Avvisi verbali

8. Sulle linee in Dirigenza Centrale Operativa il numero treno è normalmente rilevato attraverso appositi sistemi informatici di trasmissione del numero stesso. Pertanto su tali linee non trova applicazione quanto disposto ai precedenti commi 2, 5 e 6, ma il Dirigente Centrale Operativo avvisa verbalmente le stazioni interessate, ricevendone inteso con comunicazione registrata. L'indisponibilità dei suddetti sistemi informatici impone al Dirigente Centrale Operativo l'obbligo di dare comunicazione registrata dell'effettuazione ai Regolatori della Circolazione delle stazioni di cui sopra.

ART. 14**SOPPRESSO**

1. Soppresso
2. Soppresso

ART.14 BIS**AGENTE DI CONDOTTA E AGENTE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI**

1. La condotta dei treni è affidata a un agente munito di licenza e abilitato, secondo quanto previsto dalle leggi vigenti e dalle specifiche norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali (ANSFISA), denominato Agente di Condotta.
2. Sui treni, oltre all'Agente di Condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, possono essere presenti altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.
3. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento degli eventuali altri agenti di accompagnamento presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'Agente di Condotta.

ART.15

TRENI MATERIALI E MEZZI D'OPERA

Treni materiali

1. I treni materiali (denominati anche M.L. - art. 2 comma 14) circolano in regime di interruzione.

Mezzi d'opera

2. Con la denominazione di mezzi d'opera si intendono particolari veicoli con o senza motore atti a circolare su binario, utilizzati per esigenze di servizio, circolanti con specifiche modalità formanti oggetto di apposita Istruzione.
I mezzi d'opera, in relazione alla possibilità o meno della loro rimozione dal binario, si distinguono in rimovibili e non rimovibili.

Norme di circolazione

3. Sui binari interrotti alla normale circolazione i treni materiali ed i mezzi d'opera circolano senza intervento dei Regolatori della Circolazione delle stazioni. Questi devono soltanto provvedere ad assicurare l'itinerario per la partenza ed il ricevimento dei treni materiali e dei mezzi d'opera, nonché ad impartire per iscritto all'Agente di Scorta degli stessi le norme per il rientro in stazione.
Spettano unicamente all'Agente di Scorta tutte le incombenze relative al licenziamento dei treni materiali e dei mezzi d'opera, previo benestare del Regolatore della Circolazione, e alla circolazione in linea.
Spetta inoltre all'Agente di Scorta accertare che il treno materiale si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste dalle norme comuni dei treni per quanto riguarda il computo della frenatura nonché le caratteristiche dei veicoli e del loro carico.
4. La scorta dei treni materiali è affidata ad Agenti Manutentori appositamente abilitati.

5. Il Conducente del treno materiale deve comunque osservare la marcia a vista in corrispondenza di tutti i Passaggi a Livello incontrati. Sui tratti con pendenza superiore al 15 ‰, l'Agente di Scorta avrà cura di far ubicare la locomotiva del treno materiale in testa al treno nel senso della discesa e in coda nel senso della salita. Qualora sul tratto esistano delle contropendenze, l'ubicazione della locomotiva deve essere stabilita dal Responsabile Manutenzione Infrastruttura.
Il dimezzamento dei treni materiali per facilitare il carico e lo scarico sui tratti di lavoro è di regola vietato, a meno che esista esplicita autorizzazione del Gestore dell'Infrastruttura.
6. Soppresso
7. Soppresso
8. Soppresso

ART. 16

INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE

1. Su una linea a semplice binario, oppure su uno od entrambi i binari di una linea a doppio binario, o su uno o più binari di una stazione o Località di Servizio, la circolazione dei treni può essere interrotta:
 - a) per disposizione prevista da apposito programma¹¹;
 - b) per necessità tecniche¹²;
 - c) per cause accidentali¹³;
 - d) per necessità di movimento (interruzioni di servizio che esulano dai casi attinenti le interruzioni programmate, le necessità tecniche e le interruzioni accidentali).

Le interruzioni sono delimitate da determinate ore che vengono stabilite da apposito programma (per quelle di cui al punto a) o con la concessione delle interruzioni stesse (per quelle di cui al punto b).

Le interruzioni per necessità di movimento sono stabilite e disciplinate, in relazione a particolari situazioni, dal Gestore dell'Infrastruttura (circolazione a binario unico su linea a doppio binario in caso di un binario soggetto a restrizioni, ecc).

2. Nessun treno può essere inoltrato su un tratto interrotto, fatta eccezione per i treni materiali, secondo quanto stabilito dall'art. 15.
3. Ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario, nelle Località di Servizio si deve mantenere esposto sul binario interrotto un segnale d'arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione.
L'esposizione del segnale di arresto non occorre se ci si può avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali di partenza, stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura.
Nelle stazioni abilitate e impresenziate di cui all'art 2 comma 6, nonché in quelle abilitate e presenziate a distanza, non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.

Interruzioni programmate

4. Per le interruzioni programmate, il relativo programma viene concordato ed emanato dal Responsabile Movimento e dal Responsabile Manutenzione Infrastruttura e deve

¹¹ Per esigenze di lavori straordinari e complessi che richiedono l'interruzione dell'unico binario di una linea a semplice binario o di uno o entrambi i binari di una linea a doppio binario. Nel caso di interruzione di uno solo dei due binari di una linea a doppio binario, il programma può prevedere la circolazione in entrambi i sensi sull'unico binario rimasto in esercizio.

¹² Per esigenze di lavori, durante i quali gli agenti della Struttura Manutenzione Infrastruttura effettuano lavori di ordinaria manutenzione, in intervalli di orario che di fatto sono liberi da treni.

¹³ In questo caso l'Agente della Struttura Manutenzione Infrastruttura ha la facoltà di interrompere la circolazione e di comunicare l'evento al Regolatore della Circolazione di giurisdizione. Nella nota di comunicazione di interruzione l'agente deve menzionare la causa accidentale per la richiesta, ad esempio: allagamento, fulmine, rottura della rotaia, spezzamento della linea elettrica di contatto, ecc.

prevedere le modalità per la richiesta della interruzione da parte dell'Agente autorizzato della Struttura Manutenzione Infrastruttura (*Titolare dell'Interruzione*), nonché per la sua concessione.

5. Il Regolatore della Circolazione designato dal programma, al quale viene rivolta dal *Titolare dell'Interruzione* la richiesta di conferma dell'interruzione¹⁴, prima di concederla¹⁵ deve avvisare tutti i Regolatori della Circolazione interessati del tratto da interrompere con dispaccio¹⁶:

“RdC ... oggi ... ha luogo interruzione linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ... come da programma N. ... del”.

I Regolatori della Circolazione delle stazioni del tratto da interrompere devono sempre e comunque confermare con dispaccio:

“RdC ... inteso oggi ... interruzione linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ... come da programma N. ... del”.

6. L'interruzione programmata che prevede il completo arresto della circolazione su un determinato tratto di linea può avere di fatto inizio solo dopo il passaggio dei treni 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 può essere concessa, ma se ne deve anticipare la fine in modo da consentire il passaggio del treno in ritardo.
7. Il programma di interruzione di un binario su linea a doppio binario può prevedere che determinati treni in orario siano istradati a destra sul binario rimasto in esercizio. Previa autorizzazione del Gestore dell'Infrastruttura i treni in ritardo possono essere istradati sull'unico binario in esercizio. Il Responsabile Movimento può stabilire in programma che l'inizio dell'interruzione sia subordinato al passaggio di determinati treni.
8. Quando è prevista la circolazione a binario unico, su linee a doppio binario, oltre alle norme del presente articolo, in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'art. 17.
9. Se, per qualsiasi circostanza, l'interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il Regolatore della Circolazione deve darne immediata comunicazione al richiedente.

¹⁴ “Confermate interruzione linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ... come da programma N. ... del”

¹⁵ “Confermo interruzione linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ... come da programma N. ... del ..., con inizio dalle ore ... e fino alle ore”

¹⁶ Il dispaccio non è necessario qualora i Regolatori della Circolazione possano avvalersi del Dispositivo di Fuori Servizio (FS)

10. Quando il *Titolare dell'Interruzione* di cui al comma 4 non abbia richiesto di utilizzare l'interruzione nel termine previsto, o avendone fatta richiesta vi rinunci, il Regolatore della Circolazione può utilizzare per la circolazione il binario che avrebbe dovuto essere interrotto. L'interruzione, qualora sia stata annunciata ai Regolatori della Circolazione delle stazioni interessate, deve essere annullata.
Una interruzione già concessa può essere annullata solo previo benestare registrato del *Titolare dell'Interruzione*.
11. Il *Titolare dell'Interruzione* deve avvisare dell'interruzione tutto il personale interessato. Gli Agenti Manutentori, che intendano utilizzare una interruzione già concessa ad altro *Titolare dell'Interruzione*, devono prendere specifici diretti accordi con lo stesso.
Il *Titolare dell'Interruzione* deve inoltre provvedere, sulla base dei precisi accordi presi preventivamente, a disciplinare l'eventuale contemporanea circolazione di treni materiali e mezzi d'opera, affinché essa possa avvenire senza creare interferenze ad alcuno, tenuto conto degli altri impegni a cui è soggetto il binario per effetto dei lavori in corso.
12. Spetta al Regolatore della Circolazione che concede l'interruzione assicurarsi preventivamente, direttamente o scambiando i necessari dispacci con gli altri Regolatori della Circolazione interessati, che la tratta sia libera da treni.
12. bis Quando le telecomunicazioni sono interrotte non può aver luogo alcuna interruzione programmata.
13. Il *Titolare dell'Interruzione* deve comunicare al Regolatore della Circolazione designato dal programma, almeno 5 minuti prima del termine dell'interruzione stessa, il nulla osta¹⁷ per la ripresa della circolazione. Detto Regolatore della Circolazione viene così autorizzato a ripristinare al termine stabilito dal programma la circolazione sul binario interrotto, previo avviso agli altri Regolatori della Circolazione del tratto interessato, con il dispaccio:

“RdC ... dalle ore ... riprendesi servizio normale (oppure: sul binario pari o dispari) fra ... e ...”.
- L'anticipo di 5 minuti della comunicazione del precedente comma può essere aumentato quando lo richiedono particolari esigenze indicate nel programma.
Quando ci sia stata richiesta di utilizzazione dell'interruzione da parte di agente di altro servizio, il *Titolare dell'Interruzione* stessa deve, prima di dare al Regolatore della Circolazione il nulla osta per la ripresa della circolazione, ricevere analogo benestare dall'agente cui ha concesso la contemporanea utilizzazione della interruzione.
14. Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, il *Titolare dell'Interruzione* deve darne avviso scritto o con fonogramma registrato al Regolatore della Circolazione designato dal programma per la ripresa della circolazione. Il Regolatore della Circolazione è così autorizzato a ripristinare la circolazione

¹⁷ “Nulla osta ripresa circolazione linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ... dalle ore ...”.

avvisando i Regolatori della Circolazione interessati con il dispaccio di cui al comma 13 preceduto dalla frase:

“Per anticipato termine dei lavori.....”.

15. Quando, eccezionalmente, per motivi di forza maggiore, il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, il *Titolare dell'Interruzione*, prima della fine dell'interruzione stessa, deve darne tempestivo avviso per iscritto o con fonogramma registrato al Regolatore della Circolazione a cui avrebbe dovuto dare il benestare per la ripresa della circolazione, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione.

Se non fosse possibile dare il suddetto avviso, il *Titolare dell'Interruzione* deve disporre subito la protezione del tratto interrotto o ingombro nei modi prescritti dal Regolamento sui Segnali.

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

Interruzioni per necessità tecniche

16. Su tutte le linee, a richiesta degli Agenti Manutentori, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i Regolatori della Circolazione possono concedere *“interruzioni di servizio per necessità tecniche”* per la circolazione di mezzi d'opera o di treni materiali, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza o per altre esigenze tecniche stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura.

Dette interruzioni, ciascuna delle quali va limitata fra stazioni attigue abilitate, possono essere richieste, con congruo anticipo, al Regolatore della Circolazione interessato.

Le modalità per la concessione ed utilizzazione delle interruzioni stesse, nonché per la ripresa della normale circolazione, sono quelle precedentemente indicate per le interruzioni programmate, con le seguenti particolarità:

- a) nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 5, la dizione: *“Come da programma N. ... del ...”* va sostituita con la seguente: *“Da ore ... a ore ... per necessità tecniche”*;
- b) il nulla osta per la ripresa della circolazione va trasmesso da parte dell'Agente Manutentore al Regolatore della Circolazione che ha concesso l'interruzione;
- c) qualora le interruzioni riguardano più stazioni e tratti di linea tutte presenziate a distanza da un unico Regolatore della Circolazione, nei dispacci di richiesta e relativa conferma è ammesso comprendere più stazioni e tratti di linea;
- d) Il dispaccio di annuncio non è necessario qualora i Regolatori della Circolazione possano avvalersi del Dispositivo di Fuori Servizio (FS).

Interruzioni accidentali

17. Il Dirigente Centrale Operativo che viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea deve immediatamente

avvertire i Regolatori della Circolazione delle stazioni presenziate del tratto interessato con il dispaccio:

“RdC ... oggi ... per(motivo) ... linea fra ... e ... interrotta alla circolazione”.

I Regolatori della Circolazione delle stazioni presenziate del tratto interessato devono confermare:

“DCO ... inteso oggi ... interruzione linea fra ... e ...”.

18. Il Responsabile Coordinatore Circolazione, il Dirigente Centrale Operativo e i Regolatori della Circolazione interessati devono prendere accordi fra di loro, nonché con gli Agenti Manutentori coinvolti, per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.
19. Il Dirigente Centrale Operativo che viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un binario di una linea a doppio binario, deve immediatamente evitare l'inoltro dei treni verso il tratto interrotto, informare il Responsabile Coordinatore Circolazione e comunicare ai Regolatori della Circolazione delle stazioni presenziate del tratto interrotto il dispaccio:

“RdC ... oggi ... per(motivo) binario (pari o dispari) fra ... e ... interrotto alla circolazione”.

I Regolatori della Circolazione delle stazioni presenziate del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio:

“DCO ... inteso oggi ... interruzione binario (pari o dispari) fra ... e ...”.

All'occorrenza, il Dirigente Centrale Operativo provvederà ad attivare la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio (art. 17).

20. Il Dirigente Centrale Operativo che ha diramato l'annuncio dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto dall'Agente Manutentore coinvolto comunicazione registrata che la circolazione può essere ripresa, deve informare il Responsabile Coordinatore Circolazione e avvisare con dispaccio i Regolatori della Circolazione 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 binario, ecc.).

Interruzioni di servizio per necessità di movimento

21. In particolari situazioni stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura (circolazione mezzi d'opera in ricognizione su linee a doppio binario, ecc), se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio, il Dirigente Centrale Operativo è autorizzato, dopo aver informato il Responsabile Coordinatore Circolazione, ad effettuare *“interruzioni di*

servizio per necessità di movimento” su una linea a semplice binario oppure su un binario di una linea a doppio binario.

Alle interruzioni di cui sopra si applicano le seguenti procedure:

- a) prima di trasmettere l'annuncio con il dispaccio seguente, il Dirigente Centrale Operativo deve assicurarsi che il binario da interrompere sia sgombro da treni, scambiando, quando occorra, i necessari dispacci;
- b) l'interruzione va motivata *“per necessità di movimento”*;

“RdC ... oggi ... ha luogo interruzione linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ... per necessità di movimento”.

I Regolatori della Circolazione interessati confermeranno con il dispaccio:

“DCO ... inteso oggi ... interruzione linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ... per necessità di movimento”.

I dispacci di annuncio e conferma vanno completati, all'occorrenza, secondo le norme previste per la circolazione a binario unico su linea a doppio binario (art. 17). Il Dirigente Centrale Operativo che ha diramato l'annuncio dell'interruzione, accertatosi (previo scambio, quando occorra, degli opportuni dispacci) che nulla osta alla ripresa della circolazione, deve informare il Responsabile Coordinatore Circolazione e darne avviso ai Regolatori della Circolazione interessati con il dispaccio:

“RdC ... oggi ... riprendesi servizio normale sulla linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ...”.

I Regolatori della Circolazione interessati confermeranno con il dispaccio:

“DCO ... inteso oggi ... ripresa servizio normale sulla linea (oppure: binario pari o dispari) fra ... e ...”.

Quando sono interrotte le telecomunicazioni non sono ammesse interruzioni per necessità di movimento.

ART. 17

CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO SU LINEA A DOPPIO BINARIO

1. La circolazione a binario unico su linea a doppio binario viene disposta con programma o attivata dal Dirigente Centrale Operativo per fatto accidentale o per necessità di movimento (Art. 16) o su autorizzazione del Responsabile Coordinatore Circolazione.

- 1 bis Disposizioni e norme per la circolazione a binario unico su linee a doppio binario per determinate linee o tratti di linea esercitati in Dirigenza Centrale Operativa (linee in Telecomando e linee con ACC-M), sono impartite dal Gestore dell'Infrastruttura e contenute in apposite norme.

2. Il Dirigente Centrale Operativo designato dal programma, o interessato a norma dell'art. 16 per le interruzioni accidentali o di servizio per le necessità di movimento, deve avvisare i Regolatori della Circolazione delle stazioni presenziate del tratto da esercitare a binario unico, con dispaccio:

“RdC ... oggi ... per (motivo) binario (pari o dispari) fra ... e ... interrotto alla circolazione. Tutti i treni percorreranno il binario pari (o dispari)”.

ottenendone conferma con il dispaccio:

“DCO ... inteso oggi ... interruzione binario (pari o dispari) fra ... e tutti i treni percorreranno il binario pari (o dispari)”.

3. Soppresso
4. Soppresso
5. Soppresso
6. Soppresso
7. Soppresso
8. Soppresso
9. Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme stabilite dall'art. 16.
10. Per la circolazione a binario unico e per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere, inoltre, osservate le norme riportate nell'Allegato IV al presente Regolamento: “Disposizioni per la Circolazione sulle Linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia (linee banalizzate)”.

ART. 18**SOPPRESSO**

1. Soppresso
2. Soppresso
3. Soppresso
4. Soppresso
5. Soppresso
6. Soppresso
7. Soppresso
8. Soppresso
9. Soppresso
10. Soppresso
11. Soppresso
12. Soppresso
13. Soppresso
14. Soppresso
15. Soppresso
16. Soppresso

ART. 19**GUASTI DEL BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO E DELLE
TELECOMUNICAZIONI***Guasto del Blocco elettrico Automatico*

1. In caso di guasto ai sistemi di blocco, la circolazione dei treni può avvenire:
 - a) previo accertamento, a cura del Dirigente Centrale Operativo, della libertà da veicoli del tratto di linea interessato;
oppure
 - b) con marcia a vista, a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sul tratto di linea interessato.Sui tratti di linea esercitati con il Blocco elettrico Automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono, di regola, distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite da apposita Istruzione, nelle quali la circolazione deve essere regolata con il regime del giunto.
Del mancato funzionamento del Blocco elettrico Automatico devono essere avvisati i treni e le Località di Servizio interessate.
2. Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione che inoltra un treno con guasto al Blocco elettrico Automatico, soddisfatti gli obblighi di competenza, deve dare all'Agente di Condotta, oltre all'avviso del guasto al blocco e, quando occorre, alle prescrizioni inerenti la partenza con segnale a via impedita, le seguenti prescrizioni:
 - a) di non tenere conto dei segnali di blocco permissivi;
 - b) di osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza dei passaggi a livello protetti dai segnali permissivi superati a via impedita o spenti.
3. Sulle linee in Dirigenza Centrale Operativa, quando l'esistenza della via libera di blocco non sia accertabile in sicurezza¹⁸ presso il Posto Centrale il blocco deve essere sempre considerato guasto quando il segnale di partenza di un Posto di Servizio non si dispone a via libera o non si attiva il relativo segnale di avvio, a meno che l'esistenza della via libera non venga accertata da un agente abilitato sul posto.
Ogni qualvolta non sia utilizzabile il Blocco elettrico Automatico, per guasto o perché non possa essere accertato il funzionamento dal posto centrale o da un agente abilitato sul posto, spetta al Dirigente Centrale Operativo provvedere al distanziamento dei treni.

¹⁸ Sulle linee esercitate con ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato–Multistazione), ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta dal segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto centrale.

Quando la circolazione si svolge a doppio senso su uno dei binari, il Dirigente Centrale Operativo, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera¹⁹, procurandosi il “giunto” dell’ultimo treno che vi ha circolato. Quando non venga attuata la circolazione a destra, il Dirigente Centrale Operativo può distanziare i treni evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione immediatamente a valle del segnale di partenza, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Ai treni così inviati deve prescrivere o far prescrivere, attraverso il modulo M.2/TELEC (All III): *"non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco N.... / di protezione di rispettando le relative indicazioni"*.

Nei casi in cui l’esistenza della via libera di Blocco elettrico Automatico possa essere accertata in sicurezza nel Posto Centrale o da un agente abilitato sul posto, qualora il segnale del Posto di Servizio non si disponga a via libera, per la partenza del treno, oltre alle occorrenti prescrizioni, il Regolatore della Circolazione deve prescrivere all’Agente di Condotta l’esistenza della *“via libera di blocco elettrico”*.

Guasto alle telecomunicazioni

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

Sulle linee esercitate con Blocco elettrico Automatico regolarmente funzionante, venendo a mancare le telecomunicazioni, i treni possono continuare ad essere inoltrati con tale regime²⁰, purchè i segnali possano essere regolarmente disposti a via libera, fino a quando non sia necessario, per guasto al blocco o per determinate situazioni di esercizio, regolare la circolazione con il regime del giunto; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata.

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

¹⁹ Presso il Posto Centrale Multistazione (PCM) delle linee gestite con ACC-M è possibile accertare in sicurezza, mediante le ripetizioni rilevabili sul Quadro Luminoso Video (QLV) vitale, lo stato di libero o occupato dei circuiti di binario. L’operatore deve ritenere libero il tratto di linea fino al successivo Posto di Servizio quando sul QLV vitale dell’interfaccia operatore sia possibile accertare che l’orientamento del blocco nel Posto di Servizio che delimita l’inizio della tratta interessata sia orientato per le partenze e che i circuiti di binario di linea e dell’itinerario di partenza dei Posti di Servizio che delimitano l’inizio della tratta siano liberi fino al segnale di protezione del successivo Posto di Servizio.

²⁰ Sui tratti di linea a semplice binario gli incroci devono essere mantenuti nelle stazioni stabilite in base all’orario di servizio.

ART. 20**SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE**

1. L'iniziativa per la ricognizione e lo sgombero della neve lungo linea e nei piazzali delle stazioni è di esclusiva competenza degli Agenti Manutentori dell'Infrastruttura.
2. I Regolatori della Circolazione delle stazioni presenziate sul posto, quando la neve abbia raggiunto almeno i 5 centimetri di altezza sul piano della rotaia, devono darne notizia con dispaccio al Dirigente Centrale Operativo.
Quest'ultimo, raggruppate tali notizie, deve informare il Responsabile Coordinatore Circolazione, il quale a sua volta informa il Responsabile Manutenzione Infrastruttura e il Responsabile Movimento.
Il Responsabile Coordinatore Circolazione consultatosi con il Responsabile Manutenzione Infrastruttura ed il Responsabile Movimento, può determinare eventuali provvedimenti di circolazione.
Analogo avviso deve essere dato alla cessazione della nevicata.
3. Soppresso
4. Soppresso
5. Durante le nevicate il Gestore dell'Infrastruttura può disporre la limitazione o l'annullamento dei periodi di disabilitazione e di sospensione (art. 23).

ART. 21**RITARDI E ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI**

1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sollecitando il servizio in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile.
2. I Regolatori della Circolazione, in relazione al servizio da espletare, devono tenersi informati sulla marcia dei treni.
3. Onde evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, il Dirigente Centrale Operativo o i Regolatori della Circolazione interessati devono provvedere opportunamente, in caso di anormalità, a trattenerli nella stazione precedente.
4. L'Agente di Condotta che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il Dirigente Centrale Operativo.
5. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, questo deve effettuarsi possibilmente in prossimità di una Località di Servizio. Il personale del treno, per lo scambio delle comunicazioni deve utilizzare il telefono GSM-R in dotazione, secondo le apposite norme vigenti. Le comunicazioni registrate devono essere ricevute e trasmesse direttamente dal personale del treno interessato, utilizzando i normali moduli in dotazione o predisposti allo scopo, con le modalità previste dalle apposite Istruzioni (Allegato III).
6. Quando l'Agente di Condotta noti o venga informato riguardo qualche anormalità o irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, deve arrestare il treno e, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richieste dalla situazione, deve immediatamente informare dell'accaduto il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, utilizzando prioritariamente il GSM-R come metodo di comunicazione. Compatibilmente con la situazione in atto, si deve evitare di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti e delle gallerie.

In particolare i possibili elementi da comunicare sono:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- la località con l'eventuale indicazione della progressiva chilometrica o del punto singolare della linea, o dell'opera d'arte, o della galleria, che ne consenta l'individuazione;
- la descrizione sintetica dei fatti accaduti;
- gli eventuali treni interessati dall'inconveniente.

Qualora l'anormalità segnalata interessi la circolazione del proprio treno (p.e. rinvenimento di cadavere sulla sede ferroviaria), la ripresa della corsa deve essere ordinata dal Regolatore della Circolazione di giurisdizione.

Il Regolatore della Circolazione, ricevute tali comunicazioni, oltre ad adottare tutti i provvedimenti necessari previsti dalle normative vigenti e dai piani di emergenza del Gestore dell'Infrastruttura, deve avvisare il Responsabile Coordinatore Circolazione.

Anormalità al binario, sobbalzi o rottura rotaia

6 bis. L'Agente di Condotta che riscontri anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalie al binario, deve immediatamente notificare l'anormalità al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, utilizzando prioritariamente il GSM-R come metodo di comunicazione.

Il Regolatore della Circolazione, in attesa di ricevere da parte dell'Agente Manutentore da egli avvisato nei modi d'uso, informazioni relative all'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati, deve in via cautelativa, prescrivere a tutti i treni circolanti sul tratto interessato, una riduzione di velocità a 10 Km/h.

La riduzione di velocità di cui sopra deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o Località di Servizio ubicati oltre il termine del tratto soggetto a restrizioni. Nel caso in cui si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo il caso in cui l'Agente Manutentore abbia dato le necessarie istruzioni per l'inoltro dei treni verso il tratto soggetto a restrizioni, notificando al Regolatore della Circolazione di giurisdizione la limitazione di velocità ed il tratto di binario interessato.

Indebite presenze sulla sede ferroviaria

6 ter. L'Agente di Condotta che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia o che rilevi in una stazione o fermata fenomeni di sovraffollamento della banchina deve immediatamente comunicare tale anomalie al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, utilizzando prioritariamente il GSM-R, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento.

La segnalazione di cui sopra può essere effettuata, secondo specifiche procedure emanate dall'Impresa Ferroviaria, anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse e quindi riguardare la presunta caduta di viaggiatori dal treno.

Il Regolatore della Circolazione che verifichi o venga a conoscenza dell'indebita presenza o dell'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia o di fenomeni di sovraffollamento della banchina di una fermata, o l'indebita presenza di persone su sezioni di marciapiedi ridotte, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (p.e. interruzione della circolazione), deve praticare all'Agente di Condotta dei treni interessati, nei modi d'uso e fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione:

“Non superate la velocità di 30 Km/h emettendo ripetuti fischi da..... (località di servizio o cippo chilometrico) a (Località di Servizio o cippo chilometrico) per..... (motivo)”.

La riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto soggetto a restrizioni.

Il Regolatore della Circolazione che verifichi o venga a conoscenza di fenomeni di sovraffollamento della banchina di una stazione, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (p.e. interruzione della circolazione), deve trasmettere all'Agente di Condotta dei treni interessati, nei modi d'uso e fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione:

“Effettuate marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h emettendo ripetuti fischi sull'itinerario di arrivo /partenza/transito della stazione di (stazione interessata) per..... (motivo)”.

In tutti i casi di cui sopra lo stesso Regolatore della Circolazione deve inoltre avvisare verbalmente gli Agenti di Condotta dei treni circolanti sul tratto soggetto a restrizioni, in ambedue i sensi, successivamente a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell'anormalità precedentemente segnalata.

L'Agente di Condotta, percorso il tratto indicato nella prescrizione, qualora non abbia rilevato l'indebita presenza di persone o animali di grossa taglia ovvero fenomeni di sovraffollamento delle banchine ferroviarie, deve informare tramite comunicazione registrata il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, al fine di interrompere l'applicazione della procedura di anormalità in oggetto.

Le procedure relative all'indebita presenza sulla sede ferroviaria devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario, autorizzate per situazioni di emergenza.

Retrocessioni

7. Un treno può retrocedere nella precedente Località di Servizio, solo in casi eccezionali. Qualora il movimento di retrocessione non sia autorizzato dal sistema di segnalamento, esso può avvenire solo a seguito di autorizzazione del Regolatore della Circolazione²¹ di giurisdizione e a condizione che la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione si trovi in testa al convoglio nel senso del movimento di retrocessione.
In questo caso l'Agente di Condotta deve richiedere al Regolatore della Circolazione di giurisdizione l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata²². Il Regolatore della Circolazione, prima di autorizzare il movimento di retrocessione, deve accertare la libertà da veicoli del tratto di linea e degli itinerari interessati, accertare la corretta chiusura o protezione dei Passaggi a Livello interessati e notificare al treno le necessarie prescrizioni di movimento.
Il Regolatore della Circolazione prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singolari della linea.
8. 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 si devono osservare le specifiche norme stabilite dalle apposite Istruzioni, non superando comunque la velocità di 30 km/h.

²¹ “Agente di Condotta treno....., siete autorizzato a retrocedere con cabina di guida in testa al convoglio, fino al segnale di protezione di.....”

²² “RdC..... autorizzate la retrocessione treno con cabina di guida in testa, senso retrocessione”

Limitati movimenti di regresso in linea

9. Fermo restando il divieto di cui al comma 8, sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previ accordi fra Agente di Condotta e capotreno, per facilitare l'avviamento di un treno, per portare il treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di 1^a categoria (stazione, bivio, sezione di blocco, ecc.) o di punto particolare della linea (attraversamento, intersezione, ecc) e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.
In relazione a particolari situazioni d'esercizio possono essere emanate disposizioni restrittive da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Retrocessioni in caso di imminente pericolo

10. In casi di imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti commi per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da Agente con segnale a mano.
Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di Blocco elettrico Automatico la protezione di cui sopra deve essere portata quanto prima possibile al limite di 1200 metri ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco.
11. È vietato far discendere per forza di gravità un convoglio od un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.

Dimezzamento

12. Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente forza di trazione, l'Agente di Condotta può disporre il dimezzamento e il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui Segnali e previa autorizzazione del Dirigente Centrale Operativo.
Assicurata l'immobilizzazione della parte da lasciare in linea, la prima parte del treno riprende la marcia, attenendosi alle norme comuni.

Spezzamento

13. Quando, per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezzi, l'Agente di Condotta deve immediatamente comunicare l'anormalità al Regolatore della Circolazione e disporre per l'immobilizzazione e per la protezione dei veicoli ai sensi del Regolamento sui Segnali.
14. Soppresso
15. Soppresso
16. Quando le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 8, le due parti del treno devono essere ricongiunte con

le debite cautele, secondo le procedure interne dell'Impresa Ferroviaria interessata. 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.

17. Soppresso

18. Il Dirigente Centrale Operativo che viene a conoscenza del dimezzamento o spezzamento di un treno deve subito darne avviso con apposito dispaccio alla limitrofa stazione presenziata.

19. Soppresso

Ricognizione

20. Il Dirigente Centrale Operativo che non riesca a comunicare con un treno indebitamente fermo in linea può avvalersi di una locomotiva o di un mezzo d'opera per l'invio in ricognizione del treno stesso.

a) Sulle linee a doppio binario, il mezzo in ricognizione deve essere inviato, di norma, sul binario non occupato dal treno indebitamente fermo. In tale evenienza, il mezzo in ricognizione può essere inoltrato:

- sul binario di sinistra dalla stazione che attende il treno, previa interruzione di servizio per necessità di movimento se necessario;
- sul binario di destra dalla stazione che ha inviato il treno, solo previa interruzione per necessità di movimento.

In via subordinata, sulle linee a doppio binario, è ammesso l'invio del mezzo in ricognizione a seguito del treno indebitamente fermo.

b) Sulle linee a semplice binario l'invio del mezzo in ricognizione può avvenire solo a seguito del treno atteso.

21. Soppresso

Criticità di ventilazione in galleria

22. Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve avvisare immediatamente il Dirigente Centrale Operativo, che deve provvedere ad avvisare il Responsabile Coordinatore Circolazione per l'adozione delle azioni necessarie.

23. 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 può essere ripristinata solo dopo benessere degli Agenti Manutentori dell'Infrastruttura.

24. L'improvvisa mancanza o il malore dell'Agente di Condotta che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso (art. 22 bis).

Prolungata sabbiatura

25. Nel caso in cui l'Agente di Condotta, per necessità contingenti (p.e. per evitare situazioni di pericolo imminente), effettui o rilevi una prolungata operazione di sabbiatura manuale o automatica, deve comunicarlo tempestivamente al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, specificando con maggiore precisione possibile la progressiva chilometrica.

Il Regolatore della Circolazione, ricevuta dall'Agente di Condotta la comunicazione registrata e adottando qualsiasi misura di sicurezza adeguata a garantire il distanziamento dei treni in circolazione, deve richiedere al reparto di Manutenzione dell'Infrastruttura competente (Impianti Elettrici) la verifica del corretto funzionamento dei dispositivi di rilevamento treni.

Nel caso in cui l'Agente di Condotta dovesse rilevare un'assenza codice (AC) sulle tratte codificate, deve sempre comunicarlo tempestivamente al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, specificando la localizzazione.

Il Regolatore della Circolazione, ricevuta dall'Agente di Condotta la comunicazione registrata, deve accertarsi del reale stato di circolazione del tratto di linea interessato e fornire le prescrizioni opportune per l'eventuale ripresa della marcia.

ART. 22**SOPPRESSO**

- 1.** Soppresso
- 2.** Soppresso
- 3.** Soppresso
- 4.** Soppresso
- 5.** Soppresso
- 6.** Soppresso
- 7.** Soppresso
- 8.** Soppresso
- 9.** Soppresso
- 10.** Soppresso

ART. 22 BIS

SOCCORSO AI TRENI

1. In caso di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura, il ruolo di direzione e coordinamento è assunto dal Gestore dell'Infrastruttura, che stabilisce la modalità più idonea per l'attività in questione, secondo quanto stabilito nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).
2. Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati mezzi di trazione o treni circolanti a seguito del treno da soccorrere, sulla base di accordi tra il Responsabile Coordinatore Circolazione e il Referente dell'Impresa Ferroviaria interessata.
3. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, l'Agente di Condotta, entro 5 minuti, deve darne immediato preavviso verbale al Dirigente Centrale Operativo, fornendo tutte le informazioni necessarie e precisamente:
 - la qualifica e le funzioni di chi chiama;
 - i dati identificativi del treno (numero, composizione, peso, ecc.);
 - la posizione del treno (progressiva km, riferimenti, ecc.);

Qualora ciò avvenga in una Località di Servizio e la stessa è presenziata, il preavviso deve essere rivolto al Regolatore della Circolazione che presenzia la località stessa.

4. L'Agente di Condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se il problema permane, ed il treno è fermo, deve fare richiesta di soccorso entro 15 minuti, con le modalità di cui al successivo comma 5; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare con comunicazione registrata le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.
Se entro il suddetto tempo stabilito il Regolatore della Circolazione verso il quale è stato inoltrato il preavviso, non ha ricevuto ulteriori informazioni dall'Agente di Condotta (richiesta di soccorso con comunicazione registrata o disdetta verbale) deve richiedere con comunicazione registrata all'Agente di Condotta di formalizzare la richiesta o la disdetta.
5. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, deve essere indirizzata, con comunicazione registrata, dall'Agente di Condotta al Regolatore della Circolazione che ha ricevuto il preavviso, utilizzando la seguente formula:
“Treno ... (numero) tonn. (massa del treno) fermo per guasto (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per svio, investimento, ecc.) prossimità km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di ...). occorre soccorso (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, mezzi per il trasbordo, medici, ecc.)”.
6. L'Agente di Condotta di un treno che ha richiesto soccorso deve provvedere a esporre o far esporre, in punto opportuno, un segnale di arresto che servirà da orientamento per il convoglio di soccorso.

7. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venga 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 una specifica comunicazione registrata del Dirigente Centrale Operativo 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 consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano ad una distanza di 1200 metri.
8. Il Dirigente Centrale Operativo che riceve la domanda di soccorso in linea deve darne immediato avviso al Responsabile Coordinatore Circolazione, comunicando tutti i dati necessari, e attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso. Inoltre deve informare il Regolatore della Circolazione della stazione verso la quale il treno è diretto, se è presenziata.
9. Per l'invio del convoglio di soccorso deve essere effettuato un treno straordinario, ad eccezione del caso di cui al comma 11. Il convoglio di soccorso deve essere inoltrato in linea da una delle Località di Servizio attigue al binario occupato. Il Dirigente Centrale Operativo al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso deve autorizzare il convoglio di soccorso di iniziativa, o deve darne incarico al Regolatore della Circolazione della Località di Servizio dalla quale viene effettuato l'inoltro se questa è presenziata.
10. Il Regolatore della Circolazione che invia il convoglio di soccorso sul binario occupato deve impartire le necessarie istruzioni ricevute dal Dirigente Centrale Operativo con comunicazione registrata, nonché le eventuali prescrizioni di sua competenza, all'Agente di Condotta del convoglio di soccorso stesso, che circola in ogni caso come treno, come di seguito precisato.

Invio del mezzo di soccorso in coda al treno fermo

Caso a): treno fermo nella prima o unica sezione di blocco

Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo sulla prima o sull'unica sezione di blocco, il Regolatore della Circolazione deve notificare all'Agente di Condotta del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- *“AdC treno ... dovete istradarvi sul binario di linea (sulle linee a doppio binario banalizzate specificare di sinistra/destra) per soccorrere treno ... fermo in prossimità km ... fra ... e ...”;*
- *“Partite da ... con segnale disposto a via impedita”;*
- *“Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza”;*
- *“Proseguite con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e arrestatevi al segnale d'orientamento posto a protezione del treno fermo da dove avvanzerete con le necessarie cautele per accostarvi allo stesso per le operazioni di aggancio”;*

- *“Dopo l’aggancio la ripresa della corsa potrà avvenire a seguito autorizzazione del DCO”.*

Caso b): treno fermo in una sezione di blocco intermedia

Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo su una sezione di blocco intermedia, il Regolatore della Circolazione deve notificare all’Agente di Condotta del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- *“AdC treno ...soccorrete treno ... fermo in prossimità km ... fra ... e ...”;*
- *“Avanzate fino al PBA ... (segnale di blocco che protegge la sezione occupata dal treno da soccorrere) rispettando l’aspetto dei segnali”;*
- *“Dal segnale ... (segnale di blocco che protegge la sezione occupata dal treno da soccorrere) disposto a via impedita procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e arrestatevi al segnale d’orientamento posto a protezione del treno fermo da dove avanzerete con le necessarie cautele per accostarvi allo stesso per le operazioni di aggancio”;*
- *“Dopo l’aggancio la ripresa della corsa potrà avvenire a seguito autorizzazione del DCO”.*

Invio del mezzo di soccorso in testa al treno fermo

Il Dirigente Centrale Operativo, dopo aver accertato che il treno precedente quello fermo in linea è giunto nella Località di Servizio successiva, deve notificare o far notificare all’Agente di Condotta del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- *“AdC treno ... dovete istradarvi sul binario di linea (sulle linee a doppio binario banalizzate specificare di sinistra/destra) per soccorrere treno ... fermo in prossimità km ... fra ... e ...”;*
- *“Partite da ... con segnale disposto a via impedita”;*
- *“Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull’itinerario di partenza”;*
- *“Proseguite con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e arrestatevi al segnale d’orientamento posto a protezione del treno fermo da dove avanzerete con le necessarie cautele per accostarvi allo stesso per le operazioni di aggancio”;*
- *“Dopo l’aggancio la ripresa della corsa potrà avvenire a seguito autorizzazione del DCO”.*

Soccorso con treno a seguito

11. È consentito il soccorso di un treno viaggiatori fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora esistano le seguenti condizioni:
 - a) assenza di guasti o anomalie al Blocco elettrico Automatico, già a conoscenza del personale del treno o del Dirigente Centrale Operativo;

- b) entrambi i convogli siano di materiale ordinario o veicoli speciali con compatibilità degli organi di aggancio. In caso contrario la possibilità del soccorso è ammessa solo se prevista dalle procedure delle Imprese Ferroviarie coinvolte;
- c) la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15‰;

Il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra il Responsabile Coordinatore Circolazione e i Referenti delle Imprese Ferroviarie interessate che devono indicare anche la Località di Servizio fino alla quale i due convogli devono viaggiare uniti.

Le norme di esercizio sono analoghe a quelle previste per il caso di soccorso con mezzo di soccorso in coda al treno fermo, ad eccezione del numero del treno unito che, in questo caso, è quello del treno che ha prestato soccorso. Resta inteso quindi che l'eventuale comunicazione di "giunto" debba essere richiesta all'Agente di Condotta del treno che ha prestato soccorso.

Il Dirigente Centrale Operativo deve notificare all'Agente di Condotta del treno circolante a seguito, con comunicazione registrata le seguenti prescrizioni:

- *“Soccorrete treno ... fermo in prossimità km ... fra ... e ...”;*
- *“Avanzate dal PBA ... (segnale di blocco che protegge la sezione occupata dal treno da soccorrere) disposto a via impedita”;*
- *“Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e arrestatevi al segnale d'orientamento posto a protezione del treno fermo da dove avvanzerete con le necessarie cautele per accostarvi allo stesso per le operazioni di aggancio”;*
- *“Dopo l'aggancio la ripresa della corsa potrà avvenire a seguito autorizzazione del DCO”.*

In tutti i casi di soccorso, le Imprese ferroviarie devono elaborare apposite procedure interne per disciplinare tutti gli aspetti relativi alle operazioni di aggancio e ai controlli del proprio personale. Resta inteso che in tutti i casi il convoglio unito deve rispettare i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio della PGOS-IF/PGOS-GI.

Operazioni tecniche propedeutiche alla ripartenza

12. In tutti i casi di soccorso, all'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso. La necessità delle operazioni di aggancio deve essere comunicata dall'Agente di Condotta al Dirigente Centrale Operativo. Qualora le operazioni per l'aggancio dei materiali, la prova freno o qualsiasi altra esigenza, richiedano l'impegno dell'interbinario da parte del personale dei treni, l'Agente di Condotta deve comunicare tale esigenza al Dirigente Centrale Operativo; quest'ultimo deve provvedere all'arresto della circolazione sul binario attiguo e notificare all'Agente di Condotta con comunicazione registrata:

“AdC treno ... sospesa circolazione sul binario attiguo”.

Al termine delle operazioni tecniche necessarie, l'Agente di Condotta del treno soccorso deve dare comunicazione al Dirigente Centrale Operativo di giurisdizione:

“Treno soccorso n. ... completate operazioni propedeutiche alla ripartenza. richiesta autorizzazione al movimento di retrocessione/alla ripresa della marcia verso ...”.

L'Agente di Condotta del treno unito deve rispettare le prescrizioni di movimento in suo possesso per la tratta e il senso di marcia interessati, unitamente a quelle ulteriori notificate dal Dirigente Centrale Operativo all'atto dell'autorizzazione alla ripresa della corsa. Il numero del treno unito è quello del treno soccorso salvo il caso di soccorso con treno a seguito, in cui il numero del treno unito è quello del treno soccorritore.

Nel caso di prosecuzione verso la stazione successiva, nel senso della marcia del treno soccorso, il treno, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dal Dirigente Centrale Operativo:

“Treno n. ... siete autorizzato a riprendere la marcia”

riprende la marcia secondo le norme comuni.

Nel caso di movimento di retrocessione, rispetto al senso della marcia del treno soccorso, il treno si muove con le norme previste per la retrocessione dei treni.

A soccorso avvenuto, i due convogli uniti devono proseguire fino alla successiva Località di Servizio nella quale il Responsabile Coordinatore Circolazione, in accordo con il referente dell'Impresa Ferroviaria deve valutare i necessari provvedimenti di circolazione da adottare (soppressione, fusione, ecc.).

Trasbordo

13. L'esodo dei viaggiatori da un treno fermo su una linea a doppio binario ed impossibilitato a proseguire, può essere organizzato dall'Impresa Ferroviaria con specifiche procedure interne, attraverso il trasbordo su altro convoglio marciante sul binario attiguo. Il trasbordo può essere effettuato, previ accordi tra il Referente dell'Impresa ferroviaria e il Responsabile Coordinatore Circolazione.

Nel caso di trasbordo con un altro treno sul binario attiguo, la circolazione del treno soccorritore sul binario attiguo avviene secondo le norme comuni.

Le Imprese Ferroviarie devono prevedere, inoltre, delle procedure interne finalizzate all'accertamento, prima della richiesta di autorizzazione alla ripresa della corsa a conclusione delle operazioni di trasbordo, che la sede ferroviaria sia libera da persone, attrezzature o altri ostacoli.

La ripresa della corsa del treno su cui sono stati trasbordati i viaggiatori può avvenire solo dopo autorizzazione, con comunicazione registrata, del Dirigente Centrale Operativo all'Agente di Condotta del treno soccorritore, integrata con eventuali ulteriori prescrizioni occorrenti relative alla circolazione in linea.

Soccorso in stazione

14. Nel caso la richiesta di soccorso avvenga in una Località di Servizio, il Regolatore della Circolazione della stessa informa il Dirigente Centrale Operativo per eventuali provvedimenti di circolazione da adottare, e il Responsabile Coordinatore Circolazione. Il Responsabile Coordinatore Circolazione, sulla base di accordi con il referente dell'Impresa Ferroviaria interessata, può disporre affinché il Regolatore della Circolazione sostituisca il convoglio con un altro che si renda disponibile nel breve tempo nella stessa località, facendo proseguire il personale del treno con i relativi documenti ed i viaggiatori su quest'ultimo; in mancanza di convogli disponibili il treno deve essere soppresso. Laddove la richiesta di soccorso riguardi un treno che abbia già impegnato un itinerario (arrivo/partenza/transito), lo stesso può essere soccorso, con altro veicolo compatibile, come movimento di manovra.

ART. 23

STAZIONI DISABILITATE E IMPRESENZIATE PER EVENIENZE DI FORZA MAGGIORE O CAUSE ACCIDENTALI. SOSPENSIONE DEL SERVIZIO SULLE LINEE

Disabilitazione delle stazioni

1. Le stazioni poste sulle linee gestite con ACC-M possono essere disabilitate e impresenziate, per evenienze di forza maggiore o cause accidentali.
In tali stazioni non può effettuarsi la circolazione ferroviaria.
2. Soppresso
3. Soppresso
4. Soppresso
5. Soppresso
6. Soppresso
- 6 bis Soppresso
7. Soppresso
8. Soppresso
9. In evenienza di forza maggiore, un Regolatore della Circolazione può disporre per la disabilitazione accidentale della propria stazione. In tal caso il Regolatore della Circolazione deve avvisare il Dirigente Centrale Operativo, indicando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso, con il dispaccio:

“Per treni seguenti treno ... e treno ... stazione disabilitata”.

 e deve ottenere conferma dal Dirigente Centrale Operativo con il dispaccio:

“Inteso ...(stazione) ... disabilitata per treni seguenti treno ...”.

 Della disabilitazione ne deve essere informato il Responsabile Movimento e il Responsabile Coordinatore Circolazione.
10. Soppresso
11. Soppresso

12. Soppresso

13. Il Regolatore della Circolazione che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione accidentale, od anche dopo un periodo di sospensione che segua la disabilitazione, deve informare il Dirigente Centrale Operativo, con dispaccio:

“*Riabilito ... (stazione) ...*”.

14. Soppresso

15. Soppresso

16. Soppresso

16 bis Soppresso

17. Soppresso

18. Soppresso

19. Soppresso

20. Soppresso

Sospensione del servizio

21. In orario possono essere previsti periodi di sospensione del servizio durante i quali non circolano treni, le stazioni sono di regola impresenziate e i Passaggi a Livello restano in posizione di apertura.

Il personale può lasciare il servizio solo dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione se questo ricade oltre il termine del proprio turno di servizio.

22. Durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita. I deviatori posti sui binari di corsa devono essere disposti per il corretto tracciato e quelli allacciati ad altri binari devono realizzarne l'indipendenza dagli stessi mediante fermascambi di sicurezza.

23. Il termine del periodo di sospensione deve essere stabilito in modo che il Regolatore della Circolazione e il personale interessato possano eseguire quanto previsto dall'art. 5 comma 2.

24. Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, devono essere impartite disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura.

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 di servizio

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.

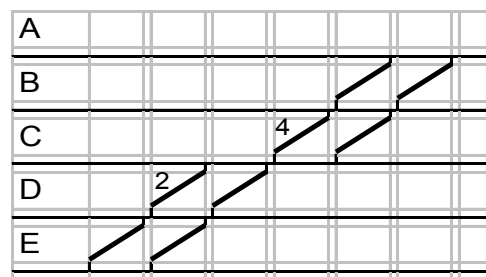


Fig. a)

II. - Precedenze relative a treni straordinari non compresi nell'orario di servizio.

Nel caso di cui al precedente punto I, se il treno 4 è uno straordinario, si deve esporre nell'orario del treno stesso l'annotazione:

«Treno 4 precede da C treno 2».

Tale annotazione non si pratica quando C sia stazione capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio e il semplice binario.

ALLEGATO II

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 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.

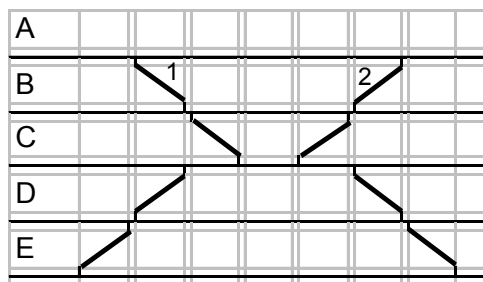


Fig. a)

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 di seguito 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.

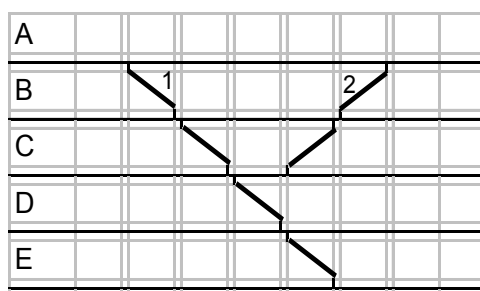


Fig. b)

«Caso c)» - stazione C di termine corsa del treno 1 e di passaggio del treno 2.

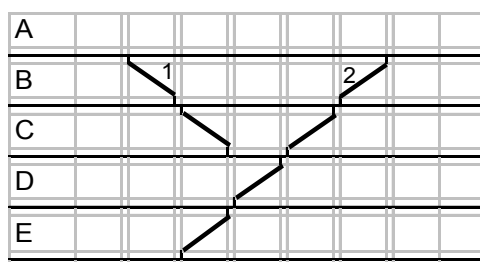


Fig. c)

«Caso d)» - stazione C di termine corsa del treno 1 e di origine del treno 2.

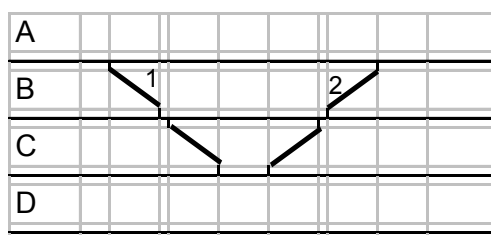


Fig. d)

«Caso e)» - stazione C di diramazione: il treno 1 prosegue per la linea diramata e il treno 2 percorre la linea principale (o viceversa).

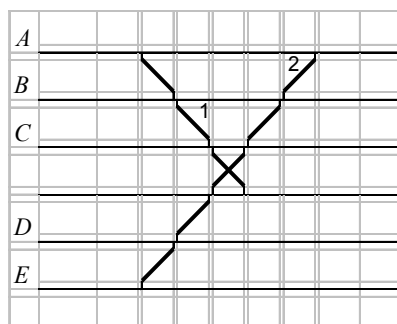


Fig. e)

«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.

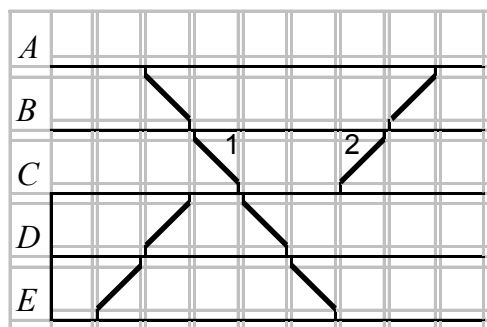


Fig. f)

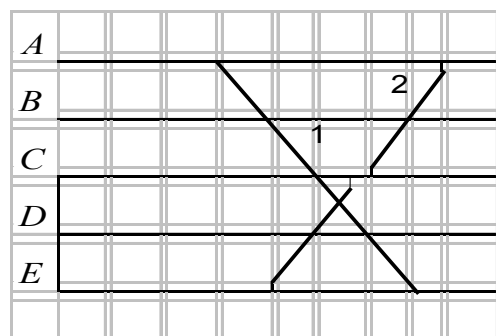


Fig. g)

3. Unicità della sede d'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 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.

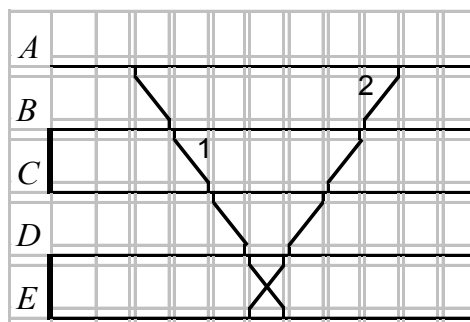


fig. h)

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.

Nei 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 incrocia in C il treno 1».

ALLEGATO III**PRINCIPALI DOCUMENTI INTERESSANTI LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI**

PARTE A

REGISTRI, PROSPETTI ED AVVISI interessanti le stazioni

Il Regolatore della Circolazione

Il protocollo M100 viene utilizzato per lo scambio dei dispacci telefonici fra Regolatori della Circolazione e Dirigenti Centrali Operativi, nonché fra i Regolatori della Circolazione ed il personale di stazione, gli agenti manutentori ed il personale dei treni.

Sul frontespizio, del protocollo sono riportate le “Avvertenze” circa l’utilizzo del modulo, mentre all’interno sono contenute le “Norme principali sullo svolgimento del servizio telefonico”.

Data_____

[illegible]

Modulo M.5**REGISTRO DI CONSEGNA FRA REGOLATORI DELLA CIRCOLAZIONE
(Art. 3 comma 2)**

Nella prima pagina del registro è riportata la seguente « AVVERTENZA »:

« Le consegne devono essere compilate in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il Regolatore della Circolazione subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità (treni in ritardo, treni soppressi, spostamenti di incrocio o precedenza, fermate soppresse, visite ai deviatori già eseguite, chiavi dei fermascambi o chiave dell'armadietto relativo, cambiamento del binario normale dei treni, binari di circolazione ingombri, circolazione mezzi d'opera e treni M.L., anomalie di servizio, guasti alla linea od ai meccanismi e segnali, trasporti di carattere eccezionale, ordini e disposizioni di servizio, disposizioni e prescrizioni di esercizio, fonogrammi di servizio in evidenza o da vistare, rimanenza piombi nuovi e quantità di quelli usati, ecc.)

Richiamare l'attenzione del montante sul contenuto dei prospetti posti a fondo registro (Vedi disposizioni permanenti) che riflette in particolare: effettuazione treni giornalieri; soppressioni definitive di treni ordinari; rallentamenti non compresi in orario. Le consegne, con l'indicazione dell'ora, devono essere firmate dai Regolatori della Circolazione interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.

Il Regolatore della Circolazione 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 a riguardo. ».

**FERROTRAMVIARIA SpA**

FERROVIE DEL NORD BARESE

Mod. M5

Consegna del giorno _____

TREN I STRAORDINARI

[illegible]

TURNO DEI REGOLATORI DELLA CIRCOLAZIONE

dalle ore	alle ore	COGNOME E NOME	dalle ore	alle ore	COGNOME E NOME

DETTAGLIO DELLA CONSEGNA (vedi argomenti ed avvertenze a pag. 1)[illegible]

Modulo M. 28

AVVISO DI ATTIVAZIONE O CESSAZIONE DI RALLENTAMENTO (Art. 6 comma 20)

Serve al Responsabile Movimento per comunicare l'attivazione o la cessazione di un solo rallentamento ai Regolatori della Circolazione interessati (Dirigente Centrale Operativo / Regolatori della Circolazione delle stazioni presenziate sul posto).

AVVISO DI ATTIVAZIONE O CESSAZIONE DI RALLENTAMENTO

M 28


FERROTRAMVIARIA S.p.A.
FERROVIE DEL NORD BARESE

Struttura Movimento – Bari
N. _____

A cominciare da _____ treno/i _____ dalle ore (1) _____ del _____

attivarsi _____ con M 28 N. _____

dovrà (1) il seguente rallentamento da prescrivere prescritto (1) del _____

cessare (1) (1) con M 28/a N. _____

a tutti i treni in base ai dati del prospetto seguente:

A) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI PARI O SUI TRATTI DI LINEA A SEMPLICE BINARIO (2)

TRA LE STAZIONI (o nella stazione) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO						
	FISSO con inizio dopo cippo chilometrico (3)	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (4)	Preceduto da fermata (5)	Con pilotaggio (5)	Velocità Km/h	Lunghezza Mt.	Durata presunta giorni
a) Nel senso di circolazione di sinistra o sui tratti di linea a semplice binario							
b) Nel senso di circolazione di destra							

B) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI DISAPRI O SUI TRATTI DI LINEA A SEMPLICE BINARIO (2)

TRA LE STAZIONI (o nella stazione) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO						
	FISSO con inizio dopo cippo chilometrico (3)	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (4)	Preceduto da fermata (5)	Con pilotaggio (5)	Velocità Km/h	Lunghezza Mt.	Durata presunta giorni
a) Nel senso di circolazione di sinistra o sui tratti di linea a semplice binario							
b) Nel senso di circolazione di destra							

Perditempo: _____ (minuti)

Motivo di rallentamento _____

ANNOTAZIONI

Le stazioni confermeranno ricevuta (6) _____

IL RESPONSABILE MOVIMENTO

Bari, _____

(1) cancellare l'indicazione che non serve.

(2) sulle linee a semplice binario i dati relativi ai treni pari dovranno essere esposti nel quadro A lettera a); quelli relativi ai treni dispari nel quadro B lettera a).

(3) Indicare il cippo chilometrico dopo il quale ha inizio il rallentamento.

(4) si potranno indicare due cippi non consecutivi distanti fra loro non più di tre chilometri (quattro per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri).

(5) SI o NO.

(6) N. dispaccio di conferma alla Struttura Movimento con data e firma.

Modulo M. 28/a

AVVISO DI SPOSTAMENTO DI RALLENTAMENTO **(Art. 6 comma 20)**

Viene utilizzato quando si debba comunicare lo spostamento di un rallentamento già istituito.

AVVISO DI SPOSTAMENTO DI RALLENTAMENTO

M 28/a



FERROTRAMVIARIA S.p.A.
FERROVIE DEL NORD BARESE

Struttura Movimento – Bari

N. _____

A cominciare da _____ treno/i _____ dalle ore (1) _____ del _____
il rallentamento prescritto a tutti i treni attivato con M 28 n. _____ del _____ spostato (2) con M 28/a n. _____
del _____ verrà spostato e pertanto dovrà essere prescritto a tutti i treni in base ai dati del prospetto seguente:

A) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI PARI O SUI TRATTI DI LINEA A SEMPLICE BINARIO (3)

TRA LE STAZIONI (o nella stazione) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO					
	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (4)	Preceduto da fermata (5)	Con pilotaggio (5)	Velocità Km/h	Lunghezza Mt.	Durata presunta giorni
a) Nel senso di circolazione di sinistra o sui tratti di linea a semplice binario						
b) Nel senso di circolazione di destra						

B) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI DISAPRI O SUI TRATTI DI LINEA A SEMPLICE BINARIO (3)

TRA LE STAZIONI (o nella stazione) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO					
	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (4)	Preceduto da fermata (5)	Con pilotaggio (5)	Velocità Km/h	Lunghezza Mt.	Durata presunta giorni
a) Nel senso di circolazione di sinistra o sui tratti di linea a semplice binario						
b) Nel senso di circolazione di destra						

Perditempo: _____ (minuti)

Motivo di rallentamento _____

ANNOTAZIONI

Le stazioni confermeranno ricevuta (6) _____

IL RESPONSABILE MOVIMENTO

Bari, _____

(1) cancellare l'indicazione che non serve.

(2) indicare, quando ne è il caso, il numero dell'M 28/a con cui è stato ordinato il precedente spostamento.

(3) sulle linee a semplice binario i dati relativi ai treni pari dovranno essere esposti nel quadro A lettera a); quelli relativi ai treni dispari nel quadro B lettera a).

(4) si potranno indicare due cippi non consecutivi distanti fra loro non più di tre chilometri (quattro per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri).

(5) SI o NO.

(6) N. dispaccio di conferma alla Struttura Movimento con data e firma.

PARTE B

MODULI DI PRESCRIZIONE

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. Ciascun modulo è contenuto in un bollettario a fogli, numerati progressivamente da 1 a 50, da compilarsi a decalco.
Una copia, quella originale, resta all'agente che riceve la prescrizione. Quest'ultimo firma l'altra copia che resta al Regolatore della Circolazione.
2. Quando il treno ha una locomotiva in coda o intercalata, il Regolatore della Circolazione deve provvedere per le prescrizioni anche all'Agente di Condotta di questa locomotiva. Allo scopo inoltre di confermare l'avvenuta consegna delle prescrizioni all'Agente di Condotta della locomotiva di coda o intercalata, il Regolatore della Circolazione deve apportare in calce ai moduli predisposti per l'Agente di Condotta della locomotiva di testa l'annotazione: *"Compilata copia per l'Agente di Condotta della locomotiva di coda" (o "intercalata")*.
Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date all'Agente di Condotta della locomotiva contigua al treno; questi deve comunicarle all'altro.
3. La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere sempre inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

Modulo M.2

MODULO DI PRESCRIZIONE GENERICO AD USO DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (Art. 3 comma 10)

Il mod. M. 2 serve per tutti gli avvisi e prescrizioni da farsi all'Agente di Condotta, al personale di stazione e di linea, per le quali non sia previsto un altro particolare modulo.

Detto modulo è stampato su carta di colore bianco.

Consegna dei moduli M2:

- a) Consegna diretta:
per la consegna diretta dei moduli devono essere osservate le procedure vigenti.
- b) Trasmissione a distanza a mezzo telefono:
per le comunicazioni registrate, in caso di necessità, si dovrà utilizzare il modulo M. 2 in dotazione, compilandolo come un dispaccio. In tali casi, ovviamente, il numero progressivo del modulo utilizzato, a cui va sempre aggiunto un numero saltuario di due cifre, assume il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi lo riceve.

Particolare cura dovrà essere posta nel collazionamento da parte degli operatori riceventi. Ovviamente il dispaccio non potrà essere considerato regolarmente trasmesso finchè non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo.



FERROTRAMVIARIA S.p.A.

FERROVIE DEL NORD BARESE

Mod. M-2

N. 000000

Stazione di _____, il _____

Si ordina _____ a _____

Si dà avviso

Il Regolatore della Circolazione

L'Agente

Modulo M.2a**MODULO DI PRESCRIZIONE GENERICO AD USO DELL'IMPRESA FERROVIARIA
(Art. 3 comma 10)**

Serve all'Agente di Condotta per comunicare prescrizioni o avvisi.

Consegna dei moduli M2a:

a) Consegna diretta

Per la consegna diretta dei moduli devono essere osservate le procedure vigenti.

b) Trasmissione a distanza a mezzo telefono

Per le comunicazioni registrate, in caso di necessità, si deve utilizzare il modulo M.2a in dotazione, compilandolo come un dispaccio. In tali casi, ovviamente, il numero progressivo del modulo utilizzato, a cui va sempre aggiunto un numero saltuario di due cifre, assume il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi lo riceve.

Particolare cura deve essere posta nel collazionamento da parte degli operatori riceventi.

Ovviamente il dispaccio non può essere considerato regolarmente trasmesso finchè non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo.

IMPRESA FERROVIARIA

Mod. M-2a

N. 000000

Treno _____ del _____

Si ordina (*) / Si dà avviso (**) a _____

L'Agente di Condotta

(*) depennare la dizione non occorrente secondo

che trattasi di ordini o avvisi.

(**) profilo di chi riceve la prescrizione, aggiungendo, quando è il caso, il numero del treno.

MODULO M. 2/TELEC/1 (B.A.)
(art. 3 comma 10)

1. Generalità

Il modulo di prescrizione M.2/Telec/1 (B.A.) viene utilizzato sulle linee in telecomando e sulle linee con ACC-M, dal Regolatore della Circolazione che presenzia gli impianti sul posto e a distanza e dall'Agente di Condotta.

Il modulo serve per notificare prescrizioni in caso di anormalità, ad esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guasti al Blocco elettrico Automatico od altra causa, ecc.

Le prescrizioni contenute nel modulo sono numerate progressivamente sul lato sinistro e con il numero o riferimento d'ordine incasellato.

Tale casella deve essere barrata con un segno X ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal Regolatore della Circolazione e rispettata dal treno. Per la notifica delle prescrizioni deve farsi riferimento alla predetta numerazione.

Per facilitare la compilazione del modulo sul retro dello stesso sono specificate le situazioni che richiedono la notifica delle singole prescrizioni prestampate.

2. Prescrizioni contenute nel modulo.

Le prescrizioni contenute nel modulo sono: quelle relative agli itinerari delle Località di Servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie (es: marcia a vista specifica sui PL, ecc.).

Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco, se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una linea continua.

3. Consegna del modulo.

a) Consegna diretta

Per la consegna diretta del modulo all'Agente di Condotta devono essere osservate le procedure vigenti.

b) Trasmissione a distanza a mezzo telefono

Per la trasmissione a distanza del modulo all'Agente di Condotta, a mezzo telefono, devono essere osservate le seguenti procedure:

- l'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare che devono essere barrati. In ogni caso, l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Deve inoltre indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione, e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo;
- l'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando quello prestampato. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al numero d'ordine barrato di ciascuna prescrizione da osservare, il testo delle prescrizioni da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente, deve trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma.

Mod. M2/Telec/1 (B.A.)

Il presente modulo ad uso del personale del treno e del DM, deve essere utilizzato sulle linee in telecomando e sulle linee con ACC-M, esercitate con il regime del blocco elettrico automatico.



FERROTRAMVIARIA S.p.A.
FERROVIE DEL NORD BARESE

Mod. M.2/Telec/1 (B.A.)

00000

Si ordina all'Agente di Condotta del treno _____ fermo
al segnale _____ (2) di _____
di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° _____
la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

Data _____
N° _____ / _____ del DCO/DM (1)
Ora di trasmissione _____

- ☐ 1 Dovete istradarvi sul binario n° _____ /verso _____ (successivo posto o segnale) (1).
- ☐ 2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra (1).
- ☐ 3 Dovete percorrere linea _____.
- ☐ 4 Superate il segnale _____ disposto a via impedita (*).
- ☐ 5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.
- ☐ 6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET art.6/4. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- ☐ 7 Esiste via libera di blocco elettrico.
- ☐ 8 Blocco elettrico non funziona da _____ a _____. Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione Ripetizione dei Segnali in macchina.
- ☐ 9 Da _____ a _____ non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalla prescrizione n. 11.
- ☐ 10 Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco n° _____ / di protezione di _____ (1) rispettando le relative indicazioni
- ☐ 11 Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.
- ☐ 12 Proseguite la marcia con le modalità dell'art. 43 comma 8 del Regolamento sui Segnali.
- ☐ 13 Escludete SCMT da _____ a _____.
- ☐ 14 Da _____ a _____ non superate la velocità di _____ km/h.
- ☐ 15 Marcia a vista in corrispondenza del / dei (1) PL km _____.
- ☐ _____
- ☐ _____
- ☐ _____

(*) consultare la fiancata del Fascicolo Generale Orario di Servizio per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

DCO/DM (1)
cognome

DM ricevente
e firma

L'Agente di Condotta

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DM (1) il seguente N. _____ / _____ (progressivo/saltuario)

(1) Depennare la dizione non occorrente

(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione", "Protezione esterno", "Protezione interno", "Protezione interno n.____", "Partenza", "Partenza interno", "Partenza interno n.____", "Partenza esterno", "PBA n.____").

GUIDA PER LA COMPILAZIONE

Intestazione	<p>Deve essere completata indicando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ____"; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ____"; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "PBA n° ____") e il nome della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località; - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene ordinato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
2	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
3	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
4	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio. Deve essere completata specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati e in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 23/1 delle DET.
6	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio presenziati ed impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 23/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto dalle IET art. 6/4.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 10, quando il blocco elettrico non funziona e il distanziamento dei treni avviene con il regime del giunto. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
9	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 8 sui tratti di linea con segnali intermedi permissivi, completandola con l'indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
10	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 8, quando viene attuato il distanziamento dei treni con marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di Servizio quando si tratta di un'unica sezione di blocco.
11	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 9, quando nel tratto interessato dal mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco intermedi permissivi.
12	Deve essere notificata, per consentire il proseguimento della marcia, ad un treno fermo ad un PBA permissivo intermedio a via impedita o spento, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 43 comma 8 del R.S.
13	Deve essere notificata nei casi, previsti dalle specifiche istruzioni, in cui sia necessaria l'esclusione del SCMT. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato.
14	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 13 se nella tratta interessata sono presenti rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato e la velocità prevista dal rallentamento più basso. Deve essere notificata anche in tutti i casi in cui sia necessario prescrivere una riduzione di velocità.
15	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

MODULO M. 2/TELEC/2 (B.A.)
(art. 3 comma 10)

1. Generalità

Il modulo di prescrizione M.2/Telec/2 (B.A.) viene utilizzato sulle linee in telecomando e sulle linee con ACC-M, dal Dirigente Centrale Operativo.

Il modulo serve per notificare prescrizioni in caso di anormalità, esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guati al Blocco elettrico Automatico od altra causa, ecc.

Le prescrizioni contenute nel modulo sono numerate progressivamente sul lato sinistro e con il numero o riferimento d'ordine incasellato. Tale casella deve essere barrata con un segno "X" ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal Dirigente Centrale Operativo e rispettata dal treno. Per la notifica delle prescrizioni deve farsi riferimento alla predetta numerazione. Per facilitare la compilazione del modulo sul retro dello stesso sono specificate le situazioni che richiedono la notifica delle singole prescrizioni prestampate.

2. Prescrizioni contenute nel modulo

Le prescrizioni contenute nel modulo sono: quelle relative agli itinerari delle Località di Servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie (es: marcia a vista specifica sui PL, ecc.)

Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco, se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una riga continua.

3. Consegna del modulo

Trasmissione a distanza a mezzo telefono:

Per la trasmissione a distanza del modulo all'Agente di Condotta, a mezzo telefono, devono essere osservate le seguenti procedure:

- l'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare che devono essere barrati. In ogni caso, l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Deve inoltre indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione, e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo;
- l'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando quello prestampato. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al numero d'ordine barrato di ciascuna prescrizione da osservare, il testo delle prescrizioni da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente, deve trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma.

Mod. M2/Telec/2 (B.A.)

Il presente modulo ad uso del personale del Dirigente Centrale Operativo, deve essere utilizzato sulle linee in telecomando e sulle linee con ACC-M, esercitate con il regime del blocco elettrico automatico.



FERROTRAMVIARIA S.p.A.
FERROVIE DEL NORD BARESE

Mod. M2/Telec/2 (B.A.)

00000

Si ordina all'Agente di Condotta del treno _____ fermo
al segnale _____ (2) di _____
di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° _____
la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

Data _____
N° _____/_____ del DCO
Ora di trasmissione _____

- ☐ 1 Dovete istradarvi sul binario n° _____ /verso _____ (successivo posto o segnale) (1).
- ☐ 2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra (1).
- ☐ 3 Dovete percorrere linea _____.
- ☐ 4 Superate il segnale _____ disposto a via impedita (*).
- ☐ 5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.
- ☐ 6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET art.6/4. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- ☐ 7 Esiste via libera di blocco elettrico.
- ☐ 8 Blocco elettrico non funziona da _____ a _____. Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione Ripetizione dei Segnali in macchina.
- ☐ 9 Da _____ a _____ non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalla prescrizione n. 11.
- ☐ 10 Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco n° _____ / di protezione di _____ (1) rispettando le relative indicazioni
- ☐ 11 Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.
- ☐ 12 Proseguite la marcia con le modalità dell'art. 43 comma 8 del Regolamento sui Segnali.
- ☐ 13 Escludete SCMT da _____ a _____.
- ☐ 14 Da _____ a _____ non superate la velocità di _____ km/h.
- ☐ 15 Marcia a vista in corrispondenza del / dei (1) PL km _____.
- ☐ _____
- ☐ _____
- ☐ _____

(*) consultare la fiancata del Fascicolo Generale Orario di Servizio per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Firma del DCO

cognome dell'Agente di Condotta

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO il seguente N. _____/_____ (progressivo/saltuario)

(1) Depennare la dizione non occorrente

(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione", "Protezione esterno", "Protezione interno", "Protezione interno n.____", "Partenza", "Partenza interno", "Partenza interno n.____", "Partenza esterno", "PBA n.____").

GUIDA PER LA COMPILAZIONE

Intestazione	Deve essere completata indicando: <ul style="list-style-type: none"> - la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ____"; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ____"; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "PBA n° ____") e il nome della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località; - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene ordinato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
2	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
3	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
4	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio. Deve essere completata specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati e in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 23/1 delle DET.
6	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio presenziati ed impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 23/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto dalle IET art. 6/4.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 10, quando il blocco elettrico non funziona e il distanziamento dei treni avviene con il regime del giunto. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
9	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 8 sui tratti di linea con segnali intermedi permissivi, completandola con l'indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
10	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 8, quando viene attuato il distanziamento dei treni con marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di Servizio quando si tratta di un'unica sezione di blocco.
11	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 9, quando nel tratto interessato dal mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco intermedi permissivi.
12	Deve essere notificata, per consentire il proseguimento della marcia, ad un treno fermo ad un PBA permissivo intermedio a via impedita o spento, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 43 comma 8 del R.S.
13	Deve essere notificata nei casi, previsti dalle specifiche istruzioni, in cui sia necessaria l'esclusione del SCMT. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato.
14	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 13 se nella tratta interessata sono presenti rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato e la velocità prevista dal rallentamento più basso. Deve essere notificata anche in tutti i casi in cui sia necessario prescrivere una riduzione di velocità.
15	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

Modulo M.3

ORDINE DI RALLENTAMENTO (Art. 6 comma 20)

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni di rallentamento.



FERROTRAMVIARIA S.p.A.

FERROVIE DEL NORD BARESE

M 3

N. 0000

Stazione di _____

data _____

(timbro)

Si ordina all'Agente di Condotta del treno _____ di osservare i seguenti rallentamenti

N. progr. (a)	Se istradati sul binario di sinistra o sul tratti di linea a semplice binario	Se istradati sul binario di destra	FISSO con inizio dopo cippo chilometrico	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici		Velocità Km/h	Lunghezza metri	Perditempo minuti	Prescrizioni specifiche (c)
	FRA LE STAZIONI (o nella stazione di)	FRA LE STAZIONI (o nella stazione di)	(b)	(b)					

Prescrizioni specifiche

A – da rispettare con tutto il treno

B – interessa anche la stazione di _____

C – rallentamenti n. _____ e n. _____ sono contigui

D – preceduto da fermata

E – con pilotaggio e fermata anche dopo il rallentamento

IL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE

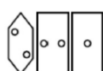
L'AGENTE DI CONDOTTA

Note:

(a) Le prescrizioni vanno indicate in ordine progressivo rispetto alla marcia del treno. Se il rallentamento riguarda ambedue i binari e ha le stesse caratteristiche, deve essere utilizzata una sola riga compilando sia la colonna relativa al binario di sinistra sia quella di destra.

(b) Se il rallentamento è fisso, si indicherà il cippo che precede immediatamente l'inizio del rallentamento; se il rallentamento è spostabile, i due cippi indicati non dovranno distare fra loro più di tre chilometri (quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1.000 metri).

(c) Indicare in corrispondenza di ogni rallentamento una o più lettere (A, B, ecc.) cui fare riferimento per eventuali annotazioni segnate in calce (a stampa e manuali). Inoltre, quando occorra, completare le annotazioni a stampa. In caso siano necessarie altre annotazioni riportarle a mano con le lettere F, G, H, ecc. a seguito di quelle a stampa.



MODULO M.2/TELEC/1 (per deviatoi)
(Art. 3 comma 10)

Il modulo di prescrizione M.2/Telec/1(per deviatoi) – in duplice copia - viene utilizzato sulle linee in telecomando e sulle linee con ACC-M, dal Regolatore della Circolazione che presenzia gli impianti sul posto e a distanza e dall'Agente di Condotta.

Il modulo serve quando, dopo aver prescritto all'Agente di Condotta con Mod.M2/Telec di avanzare in manovra, lo stesso giunto al deviatoio con la luce blu da deviatoio spenta, chiede al Regolatore della Circolazione la posizione nella quale si deve impegnare il deviatoio.

Trasmissione a distanza a mezzo telefono

Per le comunicazioni registrate, si deve utilizzare il modulo in dotazione, compilandolo come un dispaccio. In tali casi, ovviamente, il numero progressivo del modulo utilizzato, a cui va sempre aggiunto un numero saltuario di due cifre, assume il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi lo riceve.

Particolare cura deve essere posta nel collazionamento da parte degli operatori riceventi. Ovviamente il dispaccio non può essere considerato regolarmente trasmesso finchè non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo.



FERROTRAMVIARIA S.p.A.

FERROVIE DEL NORD BARESE

Mod. M.2/TELEC/1 (per deviatoi)

N. 00000

Data _____

N° _____ / _____ del RDC

Ora di trasmissione _____

Si ordina all'Agente di Condotta del treno _____ fermo al deviatoio n. _____

di _____ di impegnare il predetto deviatoio per (1) _____ il corretto tracciato/la deviata (1)

la deviata a destra/la deviata a sinistra (1) (2)

Il Regolatore della Circolazione

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al RdC il seguente N. _____ / _____ (progressivo/saltuario)

(1) Depennare la dizione non occorrente

(2) Da utilizzare solo in caso di deviatoio simmetrico

MODULO M.2/TELEC/2 (per deviatoi)
(Art. 3 comma 10)

Il modulo di prescrizione M.2/Telec/2(per deviatoi) viene utilizzato sulle linee in telecomando e sulle linee conACC-M, dal Dirigente Centrale Operativo.

Il modulo serve quando, dopo aver prescritto all'Agente di Condotta con Mod.M2/Telec di avanzare in manovra, lo stesso giunto al deviatoio con la luce blu da deviatoio spenta, chiede al Dirigente Centrale Operativo la posizione nella quale si deve impegnare il deviatoio.

Trasmissione a distanza a mezzo telefono

Per le comunicazioni registrate, si deve utilizzare il modulo in dotazione, compilandolo come un dispaccio. In tali casi, ovviamente, il numero progressivo del modulo utilizzato, a cui va sempre aggiunto un numero saltuario di due cifre, assume il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi lo riceve.

Particolare cura deve essere posta nel collazionamento da parte degli operatori riceventi. Ovviamente il dispaccio non può essere considerato regolarmente trasmesso finchè non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo.



FERROTRAMVIARIA S.p.A.

FERROVIE DEL NORD BARESE

Mod. M.2/TELEC/2 (per deviatoi)

N. 00000

Data _____

N° _____ / _____ del DCO

Ora di trasmissione _____

Si ordina all'Agente di Condotta del treno _____ fermo al deviatoio n. _____

di _____ di impegnare il predetto deviatoio per (1) _____ il corretto tracciato/la deviata (1)
 _____ la deviata a destra/la deviata a sinistra (1) (2)

Il Regolatore della Circolazione

l'Agente ricevente

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al RdC il seguente N. _____ / _____ (progressivo/saltuario)

(1) Depennare la dizione non occorrente

(2) Da utilizzare solo in caso di deviatoio simmetrico

Modulo M2/SR**RICHIESTA E NULLA OSTA “OPERAZIONE SUPERO ROSSO”
(Art. 5 comma 14bis)**

Il modulo di prescrizione M.2/SR viene utilizzato sulle linee in telecomando e sulle linee con ACC-M, dal Regolatore della Circolazione e dall'Agente di Condotta.

Il modulo serve all'Agente di Condotta per richiedere al Regolatore della Circolazione il nulla osta all'operazione di "Supero Rosso" nei casi previsti, e al Regolatore della Circolazione per autorizzare l'operazione suddetta.

Trasmissione a distanza a mezzo telefono

Per le comunicazioni registrate, si deve utilizzare il modulo in dotazione, compilandolo come un dispaccio. In tali casi, ovviamente, il numero progressivo del modulo utilizzato, a cui va sempre aggiunto un numero saltuario di due cifre, assume il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi lo riceve.

Particolare cura deve essere posta nel collazionamento da parte degli operatori riceventi. Ovviamente il dispaccio non può essere considerato regolarmente trasmesso finchè non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo.



FERROTRAMVIARIA S.p.A.

FERROVIE DEL NORD BARESE

Mod. M.2/SR

N. 00000

RICHIESTA OPERAZIONE "SUPERO ROSSO"

Agente di Condotta treno _____ del _____ fermo al segnale di **protezione/partenza/PBA**⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ della stazione di _____

☐ con aspetto di via libera/rosso-giallo-giallo ⁽¹⁾ preceduto da codice 75;

☐ disposto a via impedita con segnale di avanzamento/avvio ⁽¹⁾ attivo a luce fissa

richiede al DCO/RDC⁽¹⁾ autorizzazione per "Operazione Supero Rosso".

(1) cancellare la voce che non interessa

(2) INTERNO, ESTERNO, INTERNO 1, ecc.

Trasmittente:

n. _____ / _____ (dell'AdC) Ora _____ Agente di Condotta (cognome) _____

Ricevente:

n. _____ / _____ (progressivo saltuario)

RDC/DCO _____

N. 00000

NULLA OSTA OPERAZIONE "SUPERO ROSSO"

DCO/RDC _____ all'Agente di Condotta del treno _____

del _____ fermo al segnale di **protezione/partenza/PBA**⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ della stazione di _____

☐ con aspetto di via libera/rosso-giallo-giallo ⁽¹⁾ preceduto da codice 75;

☐ disposto a via impedita con segnale di avanzamento/avvio ⁽¹⁾ attivo a luce fissa

Nulla osta all' "Operazione Supero Rosso" per superamento segnale.

(1) cancellare la voce che non interessa

(2) INTERNO, ESTERNO, INTERNO 1, ecc.

Trasmittente:

n. _____ / _____ (progressivo/saltuario) Ora _____ RDC/DCO _____

Ricevente:

n. _____ / _____ (dell'AdC)

Agente di Condotta (cognome) _____

ALLEGATO IV

**DISPOSIZIONI PER LA CIRCOLAZIONE SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO
ATTREZZATE PER L'USO PROMISCOUO DI CIASCUN BINARIO NEI DUE SENSI DI
MARCIA (LINEE BANALIZZATE)**

DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALLA LINEA E ALLE STAZIONI

Premessa

- 1.1. Le linee a doppio binario sono dotate di “*speciali attrezzature*” che consentono la circolazione dei treni nei due sensi di marcia su ciascun binario (linee banalizzate). Per l’impiego delle attrezzature previste al predetto scopo si applicano le specifiche disposizioni del presente Allegato.

Le disposizioni contenute nel presente Allegato valgono sia per le stazioni “non telecomandabili”, definite di tipo A, sia per le stazioni “telecomandabili”, definite di tipo B (previste sulle linee telecomandate e su quelle con ACC-M, dove i dispositivi per l’esclusione dalla circolazione del binario sono costituiti dal solo organo di esclusione).

- 1.2. Soppresso

Attrezzature generali di banalizzazione

- 1.3. Le speciali attrezzature di cui al p. 1.1. sono le seguenti:

- a) Dispositivo per l’esclusione dalla circolazione di un binario²³.
- b) Blocco elettrico Automatico, con dispositivo dotato di organi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del blocco sul binario in esercizio e cioè per la circolazione a destra o per il ripristino, sullo stesso binario, della circolazione a sinistra²⁴.
- c) Impianti di sicurezza che permettono la formazione di itinerari da e per il binario di destra, e segnalamento per la circolazione a destra.
- d) Segnalamento di linea per la circolazione a destra.

L’azionamento del dispositivo di esclusione di cui al punto a) è, di norma, richiesto dall’apparato per l’uso promiscuo del binario attiguo in entrambi i sensi.

- 1.4. Soppresso

²³ Un binario escluso dalla circolazione per mezzo di tale dispositivo è detto, più brevemente, «fuori servizio».

²⁴ La direzione «destra» e «sinistra» è sempre in relazione con la direzione di corsa del treno.

Inversione del Blocco elettrico Automatico **Divieto di circolazione parallela o di contemporanea circolazione nel senso di destra**

- 1.5. Sui tratti di linea banalizzati, in cui il dispositivo d'inversione del blocco delle stazioni non richiede, per la circolazione a destra, l'esclusione dalla circolazione (mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo) del binario attiguo, è possibile, per impianto, la circolazione unidirezionale — o "parallela" — dei treni che utilizzano, sui due binari della linea, il blocco orientato nel medesimo senso; tuttavia, **è vietato inoltrare treni nel senso di circolazione di destra, se non è stato interrotto alla circolazione il binario di sinistra.**

Non è ammessa, altresì, la contemporanea circolazione con il blocco orientato nel senso di destra su entrambi i binari.

Sezioni di blocco

- 1.6. Per il senso di circolazione a sinistra ed a destra, i tratti di linea da stazione a stazione sono suddivisi in sezioni di Blocco elettrico Automatico protette da segnali concatenati²⁵.

Segnali di linea e delle stazioni

- 1.7. La segnaletica di linea è ubicata a sinistra, per i treni circolanti sul binario di sinistra rispetto al loro senso di circolazione, ed a destra, per i treni circolanti sul binario di destra; sia in linea che nelle stazioni i segnali si differenziano, in relazione alla posizione rispetto al binario a cui comandano, per la forma della vela, che è circolare, se i segnali sono ubicati a sinistra del binario a cui comandano, quadrata, se ubicati a destra.²⁶

Tutti i segnali di avviso, protezione e partenza delle stazioni, nonché i segnali a protezione dei bivi e di punti particolari della linea protetti da segnali di Blocco elettrico Automatico, sono sempre accesi.

In linea, i segnali permissivi di Blocco elettrico Automatico, salvo quelli con accoppiato avviso dei segnali a protezione di bivi e di punti particolari della linea, sono accesi solo nel senso di effettivo orientamento del blocco.

Sistema di controllo della marcia dei treni e ripetizione segnali in macchina

- 1.7.1 Le linee banalizzate sono attrezzate con sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT). Le linee con Blocco elettrico Automatico sono attrezzate con blocco a correnti codificate, atto a consentire la ripetizione dei segnali in macchina sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra.

²⁵ Ogni segnale di blocco – ad eccezione dei segnali di blocco coincidenti col segnale (o con i segnali) di partenza delle stazioni di testa, di scalo, ecc. – è preceduto dal rispettivo segnale di avviso, il quale trovasi generalmente accoppiato ad un altro segnale di 1^a categoria (segnale di blocco della sezione precedente, o segnale di protezione di stazione). Ad ogni segnale di blocco, a sua volta, è accoppiato l'avviso del successivo segnale di 1^a categoria (segnale di blocco della sezione successiva, o segnale di protezione di stazione).

²⁶ Tale differenza non sussiste per i segnali in galleria, che non sono muniti di vela.

Passaggi a Livello

- 1.8. I Passaggi a Livello azionati automaticamente dai treni che non siano protetti dai segnali fissi delle stazioni sono protetti dai propri segnali fissi (Art.47 del Regolamento sui Segnali), sia per la circolazione sul binario di sinistra che per quella sul binario di destra.
Sulle linee in dirigenza centrale operativa, i cantieri di lavoro possono operare solo in regime d'interruzione o con protezione autonoma.

Attrezzatura telefonica

- 1.9. Sulle linee banalizzate la normale attrezzatura telefonica, relativa al binario di sinistra, può essere sussidiata da altra attrezzatura telefonica in corrispondenza dei segnali ubicati sul binario di destra.

- 1.10. Soppresso

Orario Generale di Servizio

- 1.11. Nelle fiancate principali dell'Orario Generale di Servizio sono riportate le indicazioni riguardanti anche il binario di destra per ciascun senso di marcia.

Interruzioni di servizio

- 1.12. In particolari situazioni, che esulano dai casi attinenti alle interruzioni programmate ed alle interruzioni accidentali, il Dirigente Centrale Operativo può:
- a) interrompere i binari di linea durante intervalli d'orario che di fatto sono liberi da treni (casi di circolazione mezzi d'opera, circolazione treni materiali e per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza);
 - b) interrompere, se più opportuno ai fini della regolarità della circolazione e su autorizzazione del Responsabile Coordinatore Circolazione, un binario soggetto a restrizioni ed attivare la circolazione a binario unico sull'altro binario (casi di guasto del Blocco elettrico Automatico su un binario, ecc).

Le interruzioni di cui al presente punto vengono definite «*di servizio*».

Alle *interruzioni di servizio* debbono essere applicate le disposizioni di cui i punti 3.4, 3.5, 3.6 e 3.7 (linee in Telecomando e con ACC-M) del presente Allegato

Il motivo delle interruzioni di servizio deve essere sempre specificato nei rapporti tra gli operatori interessati.

Circolazione a binario unico

- 1.13. Sulle linee esercitate in dirigenza centrale operativa la circolazione dei treni sul tratto esercitato a binario unico viene regolata con il solo Blocco elettrico Automatico, salvo i casi in cui la circolazione dei treni deve essere effettuata con il regime del "giunto", secondo quanto disposto dalle Istruzioni per l'esercizio con sistemi di Blocco elettrico Automatico (Linee in

telecomando) e dalle presenti Disposizioni.

I Regolatori della Circolazione devono indicare nella colonna «Annotazioni» del mod. M. 8, in corrispondenza dei treni ricevuti o fatti partire sul binario di destra, le seguenti annotazioni: “Da destra” o “A destra”.

Partenza con segnale disposto a via impedita e blocco efficiente

- 1.14. Qualora, pur essendo regolarmente orientato ed efficiente il Blocco elettrico Automatico, l’inoltro di un treno dovesse avvenire con segnale di partenza disposto a via impedita, oltre a prescrivere, nei modi consueti, l’esonero dal rispetto del segnale, va dato avviso al treno del binario sul quale sarà istradato²⁷ (anche se viaggiante sul binario di sinistra) e la prescrizione dell’esistenza di via libera di Blocco elettrico Automatico.
- Tale prescrizione non occorre con segnale di avvio acceso a luce fissa.

Funzione di soccorso per l’esclusione dalla circolazione di un binario

- 1.15. Quando sono occupati o guasti uno o più circuiti del Blocco elettrico Automatico, l’azionamento del dispositivo di esclusione dalla circolazione del relativo binario è possibile solo mediante l’impiego di un comando di soccorso da parte del Regolatore della Circolazione.

Nel caso di guasto di un circuito del blocco sul binario che si intende escludere dalla circolazione, l’utilizzazione del predetto comando va subordinata all’accertamento che nessun treno sia in circolazione sul binario, mediante accertamento da parte del Dirigente Centrale Operativo nei modi d’uso.

Nel caso di circuiti di binario occupati da un treno arrestatosi in linea, l’utilizzazione del predetto comando di soccorso va effettuata secondo specifiche disposizioni previste nelle apposite istruzioni.

Guasto del dispositivo di riattivazione di un binario

- 1.16. Qualora per guasto non si possa ottenere la riattivazione di un binario fuori servizio e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il Dirigente Centrale Operativo interessato deve disporre la riattivazione, notificando nel dispaccio il guasto delle apparecchiature di riattivazione, secondo le modalità previste nelle apposite istruzioni.

La circolazione a doppio binario deve essere ripresa istradando i treni sul binario di sinistra, per ciascun senso di marcia.

- 1.17. Sulle linee in Telecomando e con ACC-M, nel caso che non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l’apposito dispositivo di “fuori servizio”, la circolazione deve essere regolata sul binario interessato, secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni per l’esercizio con sistemi di Blocco elettrico Automatico - Linee in Telecomando.

Inoltre, in relazione ai particolari effetti descritti nel punto 3.3 del presente allegato, in caso di

²⁷ “Dovete istradarvi sul binario..... (di sinistra o di destra)...”.

mancata riattivazione di un binario, ottenuta conferma di avvenuto presenziamento di tutti gli eventuali Passaggi a Livello automatici presenti sulla tratta interessata, per i treni da inviare sul binario stesso si deve procedere come segue:

- a) prescrivere *marcia a vista in corrispondenza di tutti i P.L. automatici*;
- b) prescrivere, *di considerare i segnali permissivi che proteggono P.L. a via impedita comunque disposti*.

Funzione di soccorso per l'inversione del Blocco elettrico Automatico su un binario

- 1.17 Sulle linee in telecomando e con ACC-M l'inversione del blocco su un binario con uno o più circuiti di blocco guasti è possibile, mediante l'impiego dell'apposita funzione di soccorso, solo fra due posti attigui entrambi presenziati.
 Si fa eccezione per alcune linee telecomandate dove tale operazione può essere effettuata direttamente dal Dirigente Centrale Operativo previo apposito comando.
 L'azionamento del predetto comando deve essere subordinato all'accertamento della libertà del binario.

Per la circolazione in entrambi i sensi su un solo binario, il distanziamento dei treni può essere effettuato con il Blocco elettrico Automatico dopo l'inversione del blocco ottenuta mediante l'impiego del comando di soccorso, a condizione che il segnale di partenza si disponga a via libera oppure si attivi il segnale di avvio.

Qualora, invece, anche in uno solo dei Posti di Servizio limitrofi, il segnale di partenza non si disponga a via libera o non si attivi il segnale di avvio, il distanziamento dei treni deve essere effettuato con il regime del “*giunto*” in entrambi i sensi, a cominciare dal primo treno per il quale si determini tale situazione.

Nelle località gestite in ACC-M, qualora il segnale di partenza non si disponga a via libera o non si attivi il segnale di avvio, per guasto o altra causa, il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, fatti i dovuti controlli e accertata la libertà della prima sezione di blocco, può distanziare i treni come nel caso di Blocco elettrico Automatico efficiente.

Per l'uso dei succitati comandi di soccorso i Regolatori della Circolazione devono attenersi alle disposizioni previste nelle apposite Istruzioni.

Disposizioni di circolazione in caso di guasto del dispositivo di inversione del Blocco elettrico Automatico

- 1.18. Sulle linee in Telecomando e con ACC-M, nel caso che, istituita la circolazione a binario unico, sul binario rimasto in esercizio non si possa utilizzare il dispositivo d'inversione del blocco, la circolazione deve essere regolata nei due sensi secondo le norme del guasto al blocco. Il Dirigente Centrale Operativo deve acquisire la certezza che la tratta sia libera, procurandosi il *giunto* dell'ultimo treno che vi ha circolato. Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il blocco è efficiente, nessuna prescrizione deve essere notificata.

Esposizione segnale di arresto su binario interrotto

- 1.19. Nelle stazioni e nei bivi presenziati da Regolatore della Circolazione, per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti alla circolazione, devono essere in ogni caso osservate le norme di cui all'art. 16 comma 3 (il dispositivo di esclusione è uno dei dispositivi atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto).
Nelle stazioni telecomandate ed anche in quelle presenziate a distanza non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.

PRESCRIZIONI - RALLENTAMENTI - ABBASSAMENTO ARCHETTI - TRATTI NEUTRI - INDICATORI DI VELOCITA' MASSIMA

Prescrizioni: disposizioni generali

- 1.20. Sulle linee di cui al presente Allegato, tutti i treni, con l'eccezione nel seguito indicata, devono essere in possesso delle prescrizioni sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra.

Tutte le prescrizioni sono valide sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra, se non è diversamente precisato nei relativi moduli. Tale precisazione, se occorrente, compete a chi dispone l'emissione di una prescrizione e va riportata nel modulo sotto la forma: "*Se istradati sul binario di sinistra*" o "*Se istradati sul binario di destra*".

Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati, perché circolanti a sinistra o perché circolanti a destra, le prescrizioni di carattere accidentale afferenti ai tratti fino alla stazione attigua a quella ove la prescrizione è ricevuta; in tal caso non occorre nel modulo di prescrizione la precisazione di cui al precedente capoverso.

Rallentamenti

- 1.21. Gli avvisi di attivazione, cessazione e spostamento di rallentamenti debbono essere comunicati ai Regolatori della Circolazione mediante appositi moduli.

Per l'individuazione dei rallentamenti nei succitati moduli, possono essere indicati, in luogo delle stazioni, i bivi che delimitano la tratta soggetta a rallentamento.

I rallentamenti devono essere notificati all'Agente di Condotta mediante il modulo M.3 sul quale sono riportati, in ordine progressivo e nelle apposite distinte colonne, i rallentamenti interessanti sia il binario di sinistra sia quello di destra.

Se il rallentamento riguarda ambedue i binari, le relative annotazioni devono figurare in entrambe le colonne.

I rallentamenti devono essere segnalati sul terreno e gestiti con Sistema di Controllo della Marcia del Treno su ciascun binario interessato in entrambi i sensi di circolazione, secondo quanto stabilito dall'art. 32 del Regolamento sui Segnali.

Tratti soggetti ad abbassamento archetti e tratti neutri

- 1.22. Per la segnalazione sul terreno di tratti soggetti ad abbassamento archetti e di tratti neutri debbono essere adottati criteri analoghi a quelli per la segnalazione dei rallentamenti.

Indicatori di velocità massima

- 1.23. Le variazioni di velocità massima relative a ciascuno dei binari devono essere segnalate sul terreno per entrambi i sensi di marcia.

CIRCOLAZIONE DEI TRENI MATERIALI E DEI MEZZI D'OPERA

Circolazione dei treni materiali

- 1.24. È ammessa l'istituzione di interruzioni di servizio per la circolazione dei treni materiali.

Circolazione dei mezzi d'opera

- 1.25. La circolazione dei mezzi d'opera avviene sempre in regime d'interruzione di binario.
È ammessa l'istituzione di interruzioni di servizio per la circolazione dei carrelli.

CANTIERI DI LAVORO

- 1.26. I cantieri di lavoro possono operare solo in regime d'interruzione e con protezione autonoma.

Cantieri di lavoro: segnaletica

- 1.27. Per quanto riguarda la segnaletica sul terreno a protezione dei cantieri di lavoro, valgono le norme stabilite dal Regolamento sui Segnali

GUASTO DELLE TELECOMUNICAZIONI

- 1.28. Sulle linee in Telecomando e con ACC-M valgono le disposizioni di cui ai commi 3.15 e 3.16 del presente Allegato.

VARIE

Norme comuni

- 1.29. In situazioni non previste nel presente Allegato o nelle disposizioni locali ed istruzioni di dettaglio, devono essere adottate le norme regolamentari comuni, nonché quelle previste nelle Istruzioni degli Apparatî Centrali e nelle Istruzioni per l'Esercizio con Sistemi di Blocco Elettrico Automatico.

2.1. Soppresso

2.2. Soppresso

2.3. Soppresso

2.4. Soppresso

2.5. Soppresso

2.6 Soppresso

2.7. Soppresso

2.8. Soppresso

2.9 .Soppresso

2.10 Soppresso

2.11 Soppresso

2.12 Soppresso

2.13 Soppresso

2.14 Soppresso

DISPOSIZIONI PARTICOLARI LINEE IN TELECOMANDO E CON ACC-M

Esclusione di un binario

- 3.1. Per l'esclusione dalla circolazione di un binario è previsto un apposito dispositivo denominato *"fuori servizio"*.

L'esclusione dalla circolazione di un binario avviene mediante l'intervento del Regolatore della Circolazione che presenzia il posto periferico interessato (*a distanza o sul posto*) o del Dirigente Centrale Operativo, sull'apposito dispositivo.

L'esclusione dalla circolazione di un binario a mezzo dell'apposito dispositivo, inibisce la disposizione a via libera dei segnali che immettono su tale binario e mette fuori servizio il Blocco elettrico Automatico sulla prima sezione di blocco del binario stesso e spegne le indicazioni di libertà e occupazione del blocco.

Il fuori servizio può essere applicato su un binario sia con il blocco orientato per la circolazione a sinistra sia con il blocco orientato per la circolazione a destra.

L'azionamento del dispositivo di fuori servizio è efficace solo quando, sul binario interessato, il blocco è orientato per le partenze e sono libere le sezioni tra i due Posti di Servizio attigui e non vi siano itinerari di partenza in atto.

Sui Passaggi a Livello si determinano gli effetti di cui al successivo punto 3.3.

Funzione di soccorso per l'esclusione di un binario

- 3.2. L'esclusione dalla circolazione di un binario con Blocco elettrico Automatico occupato è possibile mediante l'impiego di un comando di soccorso previsto nei posti periferici oppure mediante apposito comando ad uso del Dirigente Centrale Operativo.

L'utilizzazione del predetto comando va subordinato all'accertamento della libertà della tratta con le modalità previste.

Nel caso di circuiti di binario occupati da un treno arrestatosi in linea, l'utilizzazione del predetto comando di soccorso va effettuata secondo specifiche disposizioni previste nelle norme di dettaglio.

Passaggi a Livello

- 3.3. L'esclusione dalla circolazione di un binario, mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo, determina sul binario stesso *l'inefficacia dei pedali di comando di chiusura dei Passaggi a Livello automatici*.

All'atto della riattivazione del binario, si determina la reinserzione del comando di chiusura dei Passaggi a Livello automatici. A valle di eventuali treni fermi in linea si devono invece ritenere persistenti le condizioni determinate dall'esclusione dalla circolazione del binario.

Disposizioni per l'interruzione di un binario

3.4. La richiesta di conferma d'interruzione interessante binari compresi nell'area di giurisdizione del Dirigente Centrale Operativo, deve essere rivolta sempre dall'Agente Manutentore (titolare della interruzione) al Dirigente Centrale Operativo.

La richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente manutentore e la relativa concessione da parte del Dirigente Centrale Operativo, nonché, al termine dell'interruzione, il nulla osta per la ripresa della circolazione da parte del titolare dell'interruzione al Dirigente Centrale Operativo devono avvenire con comunicazioni registrate.

Sulle linee munite di particolari attrezzature tecniche specificate dal Gestore dell'Infrastruttura, i dispacci di richiesta e di concessione dell'interruzione fra il titolare dell'interruzione e il Regolatore della Circolazione possono essere sostituiti da intese verbali.

Il Dirigente Centrale Operativo, prima di confermare l'interruzione all'agente richiedente, deve disporre per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto con l'espletamento delle procedure di seguito specificate.

3.5. Soppresso

Esclusione di un binario fra una Località di Servizio presenziata sul posto o presenziata a distanza ed una Località di Servizio telecomandata

3.6. Se sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dalla Località di Servizio telecomandata, il Dirigente Centrale Operativo deve avvisare verbalmente il Regolatore della Circolazione che presenzia la Località di Servizio limitrofa:

“ ... *binario* ... (pari o dispari) *fra ... e ... interrotto* (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: *per*)” e quindi provvederà a comandare il “*fuori servizio*”.

Se invece sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dalla Località di Servizio presenziata, il Dirigente Centrale Operativo deve avvisare ed autorizzare verbalmente a comandare il “*fuori servizio*” il Regolatore della Circolazione che presenzia la Località di Servizio:

“ ... *binario* ... (pari o dispari) *fra ... e ... interrotto* (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: *per*). *Autorizzo azionare relativo dispositivo di fuori servizio*”.

Il Regolatore della Circolazione che presenzia la Località di Servizio, qualora il comando di “*fuori servizio*” non sia andato a buon fine, deve avvisare il Dirigente Centrale Operativo, con dispaccio. In tal caso gli annunci delle interruzioni previsti all'Articolo 16 vanno formalizzati con dispaccio.

Esclusione di un binario fra due Località di Servizio presenziate sul posto o da Posto centrale

3.7. Il Dirigente Centrale Operativo deve avvisare dell'interruzione ed autorizzare verbalmente a comandare il *"fuori servizio"* il Regolatore della Circolazione che presenzia la Località di Servizio che ha il blocco orientato per le partenze:

"... binario ... (pari o dispari) fra ... e ... interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per)". Autorizzo azionare relativo dispositivo di fuori servizio".

Inoltre, il Dirigente Centrale Operativo deve avvisare verbalmente il Regolatore della Circolazione della Località di Servizio attigua:

"... binario ... (pari o dispari) fra ... e ... interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per)".

Il Regolatore della Circolazione autorizzato a comandare il *"fuori servizio"*, qualora il comando di *"fuori servizio"* non sia andato a buon fine, deve avvisare il Dirigente Centrale Operativo, con dispaccio. In tal caso gli annunci delle interruzioni previsti all'Articolo 16 vanno formalizzati con dispaccio.

Riattivazione di un binario

3.8. La riattivazione di un binario *"fuori servizio"* ha luogo mediante l'azionamento, in senso inverso, del medesimo dispositivo con cui è stata effettuata l'esclusione dalla circolazione. Le modalità d'intervento del Dirigente Centrale Operativo e dei Regolatori della Circolazione della Località di Servizio presenziate sono le stesse di quelle previste ai commi precedenti.

Inversione del blocco

3.9. Ogni qualvolta debbano essere inviati treni sul binario di destra, deve farsi uso del dispositivo d'inversione del blocco, se efficiente.

L'azionamento del dispositivo d'inversione è efficace solo se sono libere, sul binario interessato, tutte le sezioni del blocco e non vi sono itinerari di partenza in atto.

3.10. Soppresso

Inversione del blocco fra una Località di Servizio presenziata sul posto o presenziata a distanza ed una Località di Servizio telecomandata

3.11. Il Regolatore della Circolazione della Località di Servizio presenziata, ricevuto l'ordine verbale del Dirigente Centrale Operativo, deve trasmettere la richiesta oppure il consenso di inversione, a seconda dell'orientamento del blocco; l'operazione complementare (consenso o richiesta) deve essere eseguita dal Dirigente Centrale Operativo.

Inversione del blocco fra due Località di Servizio presenziate sul posto o da Posto centrale

- 3.12. L'inversione del blocco, avviene mediante richiesta da parte del Regolatore della Circolazione della Località di Servizio verso la quale è orientato il Blocco elettrico Automatico e concessione del consenso da parte del Regolatore della Circolazione dell'altra Località di Servizio. Tale operazione è subordinata al ricevimento dell'ordine verbale del Dirigente Centrale Operativo. Nel caso di Località di Servizio attigue entrambe presenziate da Posto Centrale, la concessione del consenso non è richiesta.

Disposizioni di circolazione nel caso di arresto di un treno in linea

- 3.13. Nel caso di arresto in linea di un treno per guasto o altra causa (con conseguente richiesta di soccorso), non è necessario considerare interrotto alla normale circolazione il binario occupato dal treno stesso, sempreché non debba essere istituita la circolazione nei due sensi sul binario attiguo.

Dovendosi in quest'ultimo caso escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso, il Dirigente Centrale Operativo, allo scopo di evitare eventuale marcia parallela a soccorso avvenuto, può autorizzare il proseguimento solo dopo aver provveduto alla riattivazione del binario, prescrivendo al treno stesso marcia a vista in corrispondenza di tutti i Passaggi a Livello protetti dai Posti di Blocco Automatico nonché dei Passaggi a Livello automatici protetti da proprio segnale, ancora da impegnare dal treno.

Analoga prescrizione di marcia a vista deve essere praticata ad eventuali altri treni fermi in linea a seguito del treno che ha chiesto soccorso.

- 3.14. Soppresso

Guasto totale delle telecomunicazioni

- 3.15. Nel caso di guasto totale delle telecomunicazioni, per cui non fosse possibile lo scambio di intese verbali e la trasmissione dei dispacci di cui al precedente comma 3.4., non è ammesso effettuare interruzioni con il solo impiego dei dispositivi previsti nelle presenti norme. E' invece ammesso l'impiego delle attrezzature per la circolazione a binario unico, se efficienti, qualora il guasto telefonico subentri dopo il completamento delle procedure previste per l'interruzione di un binario.

Il Regolatore della Circolazione che ha posto fuori servizio un binario con l'azionamento dell'apposito dispositivo, può riattivarlo con il dispositivo stesso, anche in caso di guasto dei collegamenti telefonici con la Località di Servizio attigua, o col Posto Centrale, se ha ricevuto conferma scritta della riattivazione del binario.

Guasto contemporaneo del dispositivo per l'inversione del blocco e delle telecomunicazioni

3.16. Nel caso di guasto contemporaneo del dispositivo per l'inversione del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere arrestata fino alla riparazione dei dispositivi o delle telecomunicazioni.

3.17 Soppresso

3.18. Soppresso

