



REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

In uso sull'infrastruttura ferroviaria regionale
Linee San Severo – Rodi – Peschici e Foggia – Lucera

Edizione 2021
(All. 5 - FDG.GI.ESE.DE.I-11-13.05.2021)

INDICE

ART. 1	DISPOSIZIONI GENERALI	3
ART. 2	INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.....	4
ART. 3	TRENI.....	6
ART. 4	SISTEMA DI ESERCIZIO E REGIMI DI CIRCOLAZIONE	7
ART. 5	COMUNICAZIONI RIGUARDANTI LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO	8
ART. 6	ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA	9
ART. 7	GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE.....	12
ART. 8	ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI.....	13
ART. 9	ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI ANORMALITÀ E GUASTI - GENERALITÀ	17
ART. 10	MOVIMENTO DEI TRENI IN MANCANZA DI AUTORIZZAZIONI AL MOVIMENTO CONCESSE DAL SISTEMA DI SEGNALAMENTO	18
ART. 11	ANORMALITÀ ALLA PROTEZIONE DELLA MARCIA DEI TRENI	21
ART. 12	ANORMALITÀ ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.....	22
ART. 13	MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI ROTABILI	23
ART. 14	PRECEDENZE.....	26
ART. 15	INCROCI.....	27
ART. 16	TRENI ORDINARI PERIODICI	27
ART. 17	TRENI STRAORDINARI AD ORARIO PRESTABILITO	27
ART. 18	TRENI STRAORDINARI AD ORARIO LIBERO	28
ART. 19	TRENI SUPPLEMENTARI	28
ART. 20	SOPPRESSIONE, RIEFFETTUAZIONE, FUSIONE E SOSTITUZIONE DI TRENI.....	29
ART. 21	ANTICIPO DI CORSA DEI TRENI	30
ART. 22	PERSONALE DI CONDOTTA E PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI	30
ART. 23	MEZZI D'OPERA	30
ART. 24	INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE E INTERVALLI D'ORARIO	31
ART. 25	MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	35
ART. 26	GUASTI DEL BLOCCO ELETTRICO E DELLE TELECOMUNICAZIONI	36
ART. 27	SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE.....	37
ART. 28	RITARDI ED ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI	37
ART. 29	SOCCORSO AI TRENI	43

Art. 1 DISPOSIZIONI GENERALI

1.1 Le norme del presente Regolamento, emanate in applicazione dei principi stabiliti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), sono integrate dal Regolamento sui Segnali (RS) in uso sull'infrastruttura ferroviaria regionale Ferrovie del Gargano, nonché dalle Disposizioni ed Istruzioni particolari di servizio, dall'Orario di Servizio e, per quanto occorra, da specifiche disposizioni di esercizio emanate dalla Direzione Tecnica.

1.2 Nei casi non previsti dalle norme ogni operatore, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.

Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogni qualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.

1.3 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate.

L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati o conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.

1.4 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal Regolatore della circolazione all'agente di condotta.

Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni tra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.

Art. 2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

- 2.1** L'Infrastruttura ferroviaria è composta dalle località di servizio, dalle linee che collegano due o più località di servizio, da altri posti in linea e dagli Impianti e apparati di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria. Fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria anche le apparecchiature elettriche per la trazione dei treni.
- 2.2** Il binario svolge la funzione di sostentamento e guida dei veicoli ferroviari. È costituito da due rotaie parallele, mantenute ad una distanza prefissata, detta scartamento, tramite appositi dispositivi.
- 2.3** I deviatori sono meccanismi che permettono il passaggio dei veicoli ferroviari da un binario ad un altro. Le possibili diverse direzioni di inoltra sono denominate rami del deviatoio.

Il deviatoio è costituito da due parti:

- cambiamento o telaio degli aghi, che permette l'inoltra in una direzione, dando continuità allo rotaia;
- incrociamiento, che permette il passaggio delle ruote all'intersezione delle rotaie. Il deviatoio può essere impegnato di punta, quando viene percorso dal cambiamento verso l'incrociamiento, o di calcio, se percorso in senso contrario.

Il deviatoio si dice disposto per la sinistra o per la destra quando permette, rispettivamente, il passaggio di veicoli ferroviari sul ramo di sinistra o di destra rispetto a chi guarda il deviatoio dalla punta. I deviatori possono essere percorsi a specifiche velocità massime in funzione del tipo di armamento e delle loro caratteristiche geometriche (raggio di curvatura e tangente).

La velocità massima ammessa può essere diversa per ciascuno dei rami del deviatoio.

Due deviatori situati su due binari generalmente attigui e paralleli, collegati tra loro in modo da consentire il passaggio dall'uno all'altro binario, costituiscono una comunicazione.

- 2.4** Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso tra una o più strade e una o più linee ferroviarie, e deve essere munito di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.).
- 2.5** I PL in consegna agli utenti della strada possono essere attraversati solo dopo che l'utente abbia verificato l'assenza di circolazione ferroviaria fino ad una distanza sufficiente ad effettuare l'attraversamento in sicurezza, in conformità alle specifiche disposizioni e prescrizioni.
- 2.6** Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra.
- 2.7** Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.
- 2.8** Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli, sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra). Su determinate linee è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamato di emergenza".
- 2.9** Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.

Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettono il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenire un indebito utilizzo.

Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.

- 2.10** Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono delimitate da segnali denominati segnali di protezione.
- 2.11** Le località di servizio possono essere:
- a) **stazioni:** in esse possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), passaggi da una linea all'altra, e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali denominati segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate **posti di movimento**. Le stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza sono indicate, con apposito segno distintivo, nell'orario di servizio.
 - b) **bivi:** da essi si diramano più linee;
 - c) **posti di blocco intermedi:** atti al distanziamento dei treni.

- 2.12** Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati **binari di circolazione**; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati **binari secondari**. I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati binari di corsa.

Il binario di **ricevimento o di stazionamento** è il tratto di binario di circolazione delimitato da due deviatori estremi o da un deviatore ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione.

- 2.13** In linea possono essere presenti postazioni fisse o temporanee per lo svolgimento di attività con impatto sulla sicurezza della circolazione: i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello presenziati, i posti di manovra dei deviatori in linea, i posti fissi di vigilanza dell'infrastruttura, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).
- 2.14** Le fermate sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.

Art. 3 TRENI

- 3.1** Un treno è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).

La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza della località di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella località terminale di esso.

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

- 3.2** Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente regolamento.
- 3.3** I treni devono essere attrezzati con un sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione compatibile con il sottosistema di terra (SST) del sistema di protezione presente sulle linee da percorrere.
- 3.4** Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.
- 3.5** I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari.
- Sono **ordinari** i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Sono denominati **periodici** i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, o per determinati periodi di validità dell'orario.
 - Sono **straordinari** quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte.
 - I treni **supplementari** sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza.

Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito dei treni dei quali sono la ripetizione.

- 3.6** La manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui all'art. 13.

Art. 4 SISTEMA DI ESERCIZIO E REGIMI DI CIRCOLAZIONE

- 4.1** Un **sistema di esercizio** di una linea ferroviaria è un insieme costituito da operatori, impianti tecnologici e procedure finalizzato alla gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria nelle località di servizio e, con l'ausilio dei sistemi di distanziamento, nei tratti di linea fra le località di servizio.

- 4.2** La circolazione treni è gestita con il sistema di esercizio del "comando a distanza" (in telecomando) ed è regolata da un Regolatore della circolazione secondo specifiche norme d'esercizio contenute nelle apposite Disposizioni. Nel presente Regolamento è indicato con il termine di "Regolatore della circolazione" sia il Dirigente Centrale Operativo (DCO) quando la linea è esercita normalmente in telecomando, che il Dirigente Movimento (DM) quando la stazione è presenziata. Tali agenti devono essere in possesso delle prescritte abilitazioni. Le caratteristiche specifiche di impianto e di esercizio della linea e di ogni singola stazione devono risultare dal «Registro delle Disposizioni di Servizio» del Posto Centrale e delle stazioni.

- 4.3** I Regolatori della circolazione, durante il loro turno di servizio, devono compilare i prescritti documenti del posto centrale e delle stazioni, 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.

- 4.4** Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica o funzioni superiori all'agente in servizio – purché in possesso delle prescritte competenze – può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto l'agente stesso.

- 4.5** Il sistema che assicura il distanziamento in sicurezza dei treni è denominati anche **regime di circolazione o sistema di blocco**.

- 4.6** Le linee, esercitate col regime di circolazione del blocco elettrico conta-assi o 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 conta-assi e del blocco elettrico automatico formano oggetto di apposite Istruzioni.

- 4.7** La circolazione dei treni deve essere protetta con il sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT). La linea deve essere attrezzata con il sottosistema di terra di tale sistema; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibile con il sottosistema di terra. L'esercizio con tale sistema deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.

Art. 5 COMUNICAZIONI RIGUARDANTI LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO

- 5.1** Le comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio devono avvenire, salvo casi specifici previsti nel presente Regolamento o nelle altre istruzioni, in forma registrata ("comunicazione registrata") o attraverso l'aspetto specifico dei segnali.
- 5.2** Le comunicazioni registrate per iscritto comprendono l'orario di servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi telefonicamente (dispaccio), per fax o per via informatica, oppure consegnati a mano, secondo le apposite istruzioni.
- 5.3** Nel presente Regolamento, con il termine dispaccio, quando non sia diversamente stabilito, s'intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le relative norme. Sono denominati dispacci di movimento i dispacci che devono essere scambiati per la circolazione dei treni.
- 5.4** Tra le comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio vi sono:
- a) le **prescrizioni di movimento**, cioè tutti gli ordini e disposizioni di servizio relativi all'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni. Esse possono essere comunicate mediante l'orario di servizio, l'aspetto specifico dei segnali (secondo le apposite norme del RS), i moduli di prescrizione ai treni;
 - b) le **prescrizioni tecniche**, cioè tutti gli ordini e le disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei veicoli.
- 5.5** Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:
- devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente;
 - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente;
 - devono permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta;
 - deve essere garantita la tracciabilità della notifica.

- 5.6** L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte o verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza, devono avvenire, da parte dell'agente di condotta, a treno fermo.
- 5.7** Le prescrizioni di movimento sono definite a carattere permanente (fino ad avviso contrario) o di qualche durata (con un termine prefissato) quando la ragione che le ha determinate è comunque programmata e se conosce la necessità con congruo anticipo. La gestione delle suddette prescrizioni da partecipare ai treni è affidata al Coordinatore Circolazione. Esse devono essere rese disponibili al treno per l'intero percorso dello stesso. Le procedure per la gestione delle prescrizioni e le modalità di partecipazione delle stesse ai treni sono emanate a parte.
- 5.8** Spetta al Regolatore della circolazione di impartire o di far impartire all'agente di condotta stesso le prescrizioni che lo riguardano fino alla stazione di arrivo.
- 5.9** Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, se la stazione di origine del treno non abbia potuto provvedere direttamente o quando la necessità della prescrizione sia sopravvenuta dopo la partenza del treno, il Regolatore della circolazione deve provvedere direttamente o darne incarico con apposito dispaccio ad altra opportuna stazione presenziata, ricevendone conferma.
- 5.10** Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso o altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia l'agente di condotta della locomotiva che traina sia a quello che eventualmente resta in servizio sui mezzi leggeri per mantenere attive le motrici efficienti.

Art. 6 ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA

- 6.1** *Itinerari*: sono tratti di binario percorsi dai treni all'interno delle località di servizio sono denominati itinerari. Ciascun itinerario deve essere univocamente denominato.

6.1.1 Arrivo di un treno avente fermata

L'itinerario di arrivo di un treno su un binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza si estende dal segnale di 1^a categoria di protezione fino al segnale di partenza.

I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito. Inoltre, per ricevere il treno si devono disporre, secondo le norme di seguito specificate, gli eventuali deviatori laterali e quelli compresi nella zona di uscita.

Eventuali deviatori e scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario di arrivo (su 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 che consentono di realizzare 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.

Immediatamente dopo il termine di ogni itinerario di arrivo deve essere assicurato un tratto di binario, denominato zona di uscita, mantenuto libero e con gli enti

eventualmente presenti disposti come se dovessero essere percorsi dal treno stesso, di lunghezza comunque mai inferiore a 50 metri.

I deviatori 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;
- come se il treno dovesse inoltrarsi sul binario tronco, se trattasi di ricevimento su binario passante non destinato al transito dei treni e facente capo ad un tronco.

I deviatori della zona di uscita, situati sul prolungamento dell'itinerario di arrivo e che si presentano di calcio, nonché i deviatori e le scarpe fermacarri situati su binari laterali nell'ambito di 100 metri dai punti di possibile confluenza con la zona di uscita stessa, devono essere disposti come stabilito al 3° cpv del presente paragrafo 6.1.1, se:

- a) i deviatori permettono di ottenere l'indipendenza rispetto ad altri movimenti di treno o manovra o a fughe accidentali di veicoli;
- b) le scarpe fermacarri consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta.

6.1.2 *Partenza di un treno*

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

Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è individuato, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;

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

Per la partenza di un treno, eventuali deviatori e scarpe fermacarri situati su binari laterali devono essere disposti come stabilito al 3° cpv del paragrafo 6.1.1 se:

- a) i deviatori permettono di ottenere l'indipendenza rispetto ad altri movimenti di treno o manovra o a fughe accidentali di veicoli;
- b) le scarpe fermacarri consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta.

6.1.3 *Transito di un treno*

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

Per il transito di un treno 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.

6.2 Dispositivi di Sicurezza

A. Fermascambi di sicurezza: sono fermascambi di sicurezza i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dalla Direzione Tecnica.

Tutti i deviatori di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di:

- dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili;
- collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.

B. Collegamento di sicurezza

Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

- a) per far concedere il consenso al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;
- b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.

C. Condizioni di sicurezza per i movimenti contemporanei

All'interno di una località di servizio, i movimenti contemporanei di sono ammessi:

- a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;
- b) quando i collegamenti di sicurezza garantiscono, con la concessione di un consenso al movimento, la completa indipendenza degli itinerari.

D. Dispositivi di immobilizzazione degli scambi

I deviatori non in esercizio o guasti, dove la riparazione richiede tempi lunghi, possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dalla Direzione Esercizio. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie. Le modalità di utilizzazione di tali dispositivi sono contenute nelle apposite Istruzioni.

Art. 7 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE

- 7.1** La circolazione ferroviaria è gestita da un Regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti. Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.
- 7.2** L'agente interessato deve assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi compresi nelle zone di giurisdizione, rispettando i criteri e le modalità previsti dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.
- 7.3** Ad ogni cambiamento o modificazione dell'orario generale la Direzione Tecnica, in ciascuna stazione, stabilisce per i singoli treni, su apposito prospetto, il binario di ricevimento, partenza o transito, che potrà essere modificato all'occorrenza dal Regolatore della circolazione.
- 7.4** Per ogni movimento di treno in stazione il Regolatore della circolazione deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario di arrivo, integrato dalla zona di uscita di cui al 4° cpv del paragrafo 6.1.1.
- 7.5** La predisposizione di un itinerario di un treno richiede:
- a) la regolare disposizione e assicurazione dei deviatori e degli altri enti di sicurezza interessati in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario prestabilito;
 - b) la libertà da veicoli dell'itinerario. Per acquisire che nessun rotabile ostacoli il sicuro passaggio del treno può essere effettuato a mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (circuiti di binario);
 - c) l'impedimento o la sospensione delle manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso.

- 7.6** Di regola, non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già stati effettuati comandi di manovra segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità, prima di distruggere l'itinerario interessato occorre acquisire la certezza che il treno interessato sia fermo e abbia preso norma del segnale a via impedita.
- 7.7** La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza.
- 7.8** L'organizzazione del servizio deve determinare quali posti, oltre quelli direttamente interessati alla predisposizione degli itinerari, siano da preavvisare per ogni movimento di treno, anche agli effetti della sospensione di movimenti di manovra che potrebbero interferire con i movimenti dei treni stessi.
- 7.9** Chi effettua o sorveglia direttamente qualsiasi operazione suscettibile di creare ostacoli sui binari percorsi dai treni, è tenuto ad adottare preventivamente tutte le cautele stabilite dalle disposizioni regolamentari o richieste dalle circostanze di fatto.
- 7.10** I segnali fissi delle stazioni, relativi ai binari di corsa e agli altri binari sui quali è consentito il transito senza fermata, devono essere disposti a via libera per il transito anche per i treni aventi fermata d'oraria o prescritta, ad eccezione dei casi di seguito specificati:
- a) notifica al treno di prescrizioni di movimento;
 - b) fermata facoltativa del treno;
 - c) PL protetti da segnali di partenza;
 - d) termine corsa del treno;
 - e) particolari situazioni d'impianto individuale dalla Direzione Tecnica;
 - f) situazioni contingenti che potrebbero arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione o all'esercizio ferroviario.
- L'agente di condotta deve effettuare le fermate d'orario o prescritte indipendentemente dalle indicazioni fornite dai segnali fissi.
- 7.11** 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.

Art. 8 ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI

- 8.1** 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 1.1 prevedano diversamente.

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

8.2 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.

8.3 L'agente di condotta di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita, dopo l'apertura di questo deve procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito non superando la velocità di 30 Km/h sugli scambi. L'agente di condotta può riprendere la corsa, senza la suddetta limitazione di velocità quando, nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, venga disposto a via libera per il transito, la luce alta del segnale di protezione.

8.4 La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'agente di condotta secondo quanto stabilito dal Regolamento sui Segnali.

Inoltre, nelle stazioni dove ciò è previsto, l'agente di condotta può partire solo dopo aver acquisito l'evidenza che siano stati consegnati i documenti orario e le prescrizioni tecniche necessarie e le eventuali prescrizioni di movimento.

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

8.6 Quando un treno debba percorrere un binario deviato la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatoli è già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi.

8.7 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 nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere, ecc.), 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 deviatoli incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione.

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.

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

- sul binario di ricevimento (Art. 2 paragrafo 2.13);
- in arrivo (itinerario di cui all'Art. 6 paragrafo 6.1.1);
- in uscita (itinerario di cui all'Art. 6 paragrafo 6.1.2);
- nella stazione (itinerario di cui all'Art. 6 paragrafo 6.1.3).

Quando un treno debba, per un qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una stazione, il Regolatore della circolazione deve avvisarlo o farlo avvisare con il dispaccio:

FORMULA N. 1 – PRESCRIVETE TRENO MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI (oppure IN ARRIVO A oppure IN USCITA DA oppure NELLA STAZIONE DI ecc.) PER (motivo).

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

FORMULA N. 2 – TRENO AVVISATO MARCIA A VISTA (precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 1).

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

- 8.9** Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui all'art. 6 paragrafo 6.1.1.

Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto. I treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati, per iscritto o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco¹ e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita. In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione²; in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri.

- 8.10** I passaggi a livello devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. La chiusura dell'attraversamento dovrà essere effettuata con congruo anticipo sul passaggio del treno utilizzando gli appositi dispositivi.³

- 8.11** Un Regolatore della circolazione che debba arrestare nella stazione un treno non avente fermata deve attenersi alle norme del Regolamento segnali.

Chi ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione deve indicarne il motivo e informarne la stazione stessa se presenziata.

- 8.12** Il Regolatore della circolazione, di una stazione presenziata, che non possa per qualsiasi impedimento ricevere in stazione un determinato treno, oppure più treni successivi ad un determinato treno, deve subito darne il relativo ordine al Regolatore della circolazione del Posto Centrale (DCO) con comunicazione verbale.

Il Regolatore della circolazione che riceve il suddetto ordine deve confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 3 - PER ... (motivo) INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO ... (oppure: TRENI SEGUENTI TRENO...).

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

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

³ L'agente di condotta che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve comportarsi secondo quanto stabilito al comma 10.4.

Se il treno (o uno dei treni) di cui sopra fosse già partito, il Regolatore della circolazione del Posto Centrale deve informarne verbalmente la stazione che ha dato l'ordine e, se del caso, darà l'inteso di cui sopra per i treni seguenti il treno partito.

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

FORMULA N. 4 - INVIATE LIBERAMENTE TRENO ... (oppure: TRENI).

- 8.13** Quando occorra istituire in linea o in stazione un **rallentamento** non indicato nell'orario di servizio, o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito⁴, il Responsabile della Manutenzione interessato ne deve dare tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Coordinatore Circolazione, a mezzo di apposito modulo o utilizzando sistemi informativi in uso, secondo specifiche norme. Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento stazioni, posti di movimento, bivi. Secondo specifiche procedure stabilite dalla Direzione Tecnica, il Coordinatore Circolazione, con apposito modulo, avvisa dell'attivazione o dello spostamento del rallentamento il Regolatore della circolazione del Posto Centrale avente giurisdizione sul tratto interessato e le località attigue al rallentamento, se presenziate, e deve riceverne conferma registrata.

La competenza a provvedere per le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata dall'Art. 5.

La notifica del rallentamento deve essere partecipata, utilizzando l'apposito modulo di prescrizione, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.

Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento, dovranno essere specificati l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento⁵.

Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, o in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, devono essere fermati dalle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.

⁴ I rallentamenti possono essere fissi o spostabili nel secondo caso, quando lo spostamento supera i tre chilometri (o i quattro chilometri per rallentamenti lunghi oltre 1000 metri) occorre far luogo ad una nuova notifica del rallentamento, secondo le modalità stabilite dalla Direzione Tecnica.

⁵ *Da rispettare dalle ore del* .

8.14 Modalità analoghe a quelle stabilite dal precedente comma 8.13 devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento, tenendo presente che nel giorno in cui il rallentamento cessa, a tutti i treni devono essere notificati l'ora ed il giorno di cessazione⁶

8.15 In caso di urgenza, qualunque agente della manutenzione (AM) può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del Regolamento sui segnali ed a quanto previsto nel 2° cpv del comma 12.4. La prescrizione ai treni deve essere praticata o fatta praticare, utilizzando l'apposito modulo, a cura del Regolatore della circolazione nelle stazioni attigue al tratto di rallentamento.

8.16 Qualora il rallentamento non sia gestito dal sistema SCMT attivo sul tratto di linea interessato, il Regolatore della circolazione deve notificare ai treni interessati, sull'apposito modulo di rallentamento, la seguente prescrizione "PER PRESENZA RALLENTAMENTO, SUL TRATTO DI LINEA TRA... E ... (stazioni attigue al tratto soggetto a rallentamento), AGENTE CONDOTTA RICHIEDA PRESENZA ALTRO AGENTE IN CABINA DI GUIDA". L'agente di condotta potrà partire dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento solo con la presenza in cabina di guida di un altro agente per il controllo del rispetto delle prescrizioni inerenti il rallentamento.

La necessità di notificare ai treni quest'ultima prescrizione cesserà quando l'agente della manutenzione avrà notificato con comunicazione registrata al RUC che il rallentamento è gestito dal sistema SCMT attivo sul tratto di linea.

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

FORMULA N. 5 – TRENO ... GIUNTO.

8.18 In situazioni di pericolo, il segnale di allarme può essere diramato per telefono oppure con speciali dispositivi di cui possono essere dotate le stazioni, i posti di linea e i treni in base a disposizioni emanate dalla Direzione Tecnica.

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

Art. 9 ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI ANORMALITÀ E GUASTI - Generalità

9.1 Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anormalità che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.

Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria.

⁶ *Da rispettare fino alle ore del*

- 9.2** Chi riceve una chiamata di emergenza deve immediatamente mettere in atto i provvedimenti di sua competenza necessari a garantire la sicurezza in base agli elementi in suo possesso, porsi in ascolto, non intervenendo nella comunicazione eventualmente in corso se non per fornire elementi rilevanti per la sicurezza, e prendere conseguentemente gli ulteriori provvedimenti di propria competenza. In particolare gli agenti di condotta, in assenza di impedimenti alla prosecuzione della marcia, possono proseguire solo in marcia a vista fino al ricevimento di istruzioni dal regolatore della circolazione.
- 9.3** Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal Regolatore della circolazione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.
- 9.4** Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al Regolatore della circolazione.
- Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.
- 9.5** Il Regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta.
- 9.6** La mancanza o imperfetta o incompleta indicazione della autorizzazione al movimento deve essere considerata come assenza di autorizzazione al movimento e, per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme dell'art. 10.
- 9.7** La presenza di persone lato interbinario è ammessa solo se strettamente necessaria e previa conferma da parte del Regolatore della circolazione dell'avvenuta sospensione della circolazione sui binari attigui.
- La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno.
- 9.8** Nei casi di imminente pericolo, qualunque agente può richiedere, anche verbalmente, la disalimentazione della linea aerea di contatto, dichiarando il motivo della richiesta e declinando le proprie generalità.

Art. 10 MOVIMENTO DEI TRENI IN MANCANZA DI AUTORIZZAZIONI AL MOVIMENTO CONCESSE DAL SISTEMA DI SEGNALAMENTO

- 10.1** In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:
- a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno

può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;

- b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori. Tali deviatori se:
- manovrati a mano ed:
 - incontrati di punta dai treni, con tiranteria meccanica efficiente, devono essere presenziati e ai treni stessi si deve prescrivere una riduzione di velocità a 30 km/h;
 - incontrati di calcio dai treni, con tiranteria meccanica efficiente, e ai treni stessi si deve prescrivere una riduzione di velocità a 30 km/h;
 - incontrati di punta o di calcio con tiranteria meccanica non efficiente devono essere fermascambiati con appositi dispositivi definiti dalla Direzione Tecnica, e ai treni stessi si deve prescrivere una riduzione di velocità a 30 km/h.
 - centralizzati manovrati elettricamente devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle Istruzioni di servizio.
- c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 10.4;
- d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.

10.2 I deviatori inseriti in linea devono essere muniti di fermascambio di sicurezza con dispositivi di controllo permanente a distanza stabiliti dalla Direzione Tecnica con i segnali.

In mancanza del presenziamento e del controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatori e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

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

10.4 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il Regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.

Ogni qualvolta per guasto o altra causa non si riesce a verificare la libertà dell'attraversamento di un P.L. deve essere prescritta la marcia a vista al treno nell'impegnare l'attraversamento medesimo.

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 posto a protezione del o dei passaggi a livello.

L'agente di condotta che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL 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 PL non siano in posizione di chiusura o la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui i dispositivi siano in posizione di chiusura e non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del treno.

Nel caso in cui l'agente di condotta rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al Regolatore della circolazione, il quale deve richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione nei modi d'uso e informare dell'anormalità, con comunicazione registrata, il Regolatore della circolazione che invia i treni verso il PL 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 PL da parte del personale di RFI o degli Organi di Polizia.

L'agente di condotta che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL senza barriere o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve comportarsi secondo quanto stabilito dal Regolamento sui Segnali.

- 10.5** In caso di guasto dell'apparato di sicurezza, chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, fino ai limiti della visuale libera e nell'espletamento delle proprie mansioni, accertare che nessun impedimento od ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.
- 10.6** Il Regolatore della circolazione che debba provvedere alla partenza o all'arrivo di un treno con il segnale di partenza o del segnale di protezione a via impedita per guasto od altra causa deve applicare le specifiche norme.
- 10.7** L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 10.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.
- 10.8** Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:
- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;
 - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.
- 10.9** Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.

Art. 11 ANORMALITÀ ALLA PROTEZIONE DELLA MARCIA DEI TRENI

- 11.1** Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).
- 11.2** L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli elementi in suo possesso.
- 11.3** Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni:
- a) risulti attivo il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta oppure, in caso di guasto di tale dispositivo, il treno potrà proseguire fino alla località termine di corsa non superando la velocità di 50 km/h, purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.
 - b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto;

c) siano adottate, da parte del regolatore della circolazione e dell'agente di condotta, le necessarie ulteriori mitigazioni, atte ad assicurare la circolazione del treno in sicurezza, da definire tenendo conto almeno dei seguenti elementi:

- caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso;
- caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere.

La velocità di 50 km/h deve essere imposta dal sistema di protezione in modo automatico in relazione all'anormalità in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.

La velocità di 50 km/h deve essere limitata al percorso strettamente necessario per raggiungere la stazione più idonea a consentire la risoluzione del guasto o il ricovero del treno. Tale stazione deve essere individuata dal Regolatore della circolazione del Posto Centrale avente giurisdizione sul tratto di linea interessato, sentito il Referente dell'impresa ferroviaria.

Qualora sul tratto interessato esistano rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h, l'altro agente in cabina di guida ha anche i compiti di cui al comma 8.16.

- 11.4** Nel caso di arresto di un treno per intervento del sistema di protezione, la ripresa della corsa dello stesso può avvenire solo alle condizioni di cui al comma 9.3.

Art. 12 ANORMALITÀ ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

- 12.1** Il regolatore della circolazione, in presenza di anormalità che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.

- 12.2** L'agente di condotta che riscontri in un determinato tratto di linea anormalità nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anormalità al binario, deve notificare tempestivamente, tramite gli strumenti di comunicazione disponibili e comunque non oltre la prima località di servizio incontrata, l'anormalità al Regolatore della circolazione. Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il Regolatore della circolazione, con criteri prudenziali, l'entità della riduzione di velocità giudicata idonea per percorrere il tratto interessato e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi. L'agente di condotta deve indicare al Regolatore della circolazione i cippi chilometrici che delimitano il tratto interessato o, se ciò non risulta possibile, le località di servizio limitrofe. Ciò in attesa dell'intervento del personale della manutenzione, avvisato a cura dello stesso Regolatore della circolazione.

Nel caso che si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo il caso in cui il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione, notificando per iscritto, al Regolatore della circolazione, la riduzione di velocità e le località di servizio delimitanti il tratto in soggezione.

Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, nella prescrizione il tratto interessato all'anormalità può essere delimitato da località di servizio o cippo

chilometrico. Il Regolatore della circolazione provvederà per l'avviso ai treni⁷ nei modi d'uso.

- 12.3** Le restrizioni temporanee di velocità eventualmente necessarie, denominate rallentamenti, e i tratti di binario a cui si riferiscono devono essere tempestivamente comunicate ai treni con il sistema di segnalamento.
- 12.4** Qualora ai fini del precedente comma 12.2 siano utilizzati segnali di terra, il rallentamento deve anche essere notificato attraverso prescrizione di movimento. Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della posa dei segnali di terra, in attesa di tale posa l'inizio e la fine del rallentamento devono coincidere con punti della linea facilmente ed inequivocabilmente individuabili.
- 12.5** I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni.
- 12.6** Se un segnale di terra atto alla concessione della autorizzazione al movimento manca o fornisce indicazioni imperfette o incomplete si deve considerare come se esso non stia fornendo autorizzazione al movimento e per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al comma 9.6.

Art. 13 MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI ROTABILI

- 13.1** E' denominato manovra qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.
- 13.2** E' denominato istradamento il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra o da punti prestabiliti.
- 13.3** I movimenti di manovra possono essere:
- *trainati*, quando la cabina di guida da cui viene eseguito il movimento si trova in testa alla colonna, nel senso del movimento stesso;
 - *spinti*, quando la cabina di guida da cui viene eseguito il movimento non si trova in testa alla colonna, nel senso del movimento stesso;
 - *a spinta*, quando il movimento viene eseguito lanciando opportunamente uno o più veicoli sganciati dal resto della colonna, in modo da imprimere loro una spinta sufficiente a farli proseguire da soli fino al punto voluto;
- 13.4** Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:
- *dirigenza*: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra;
 - *autorizzazione*: consiste nel benestare ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso;
 - *comando*: consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra;

⁷ Non superate velocità di ... Km/h tra (località di servizio) e (località di servizio).

- *esecuzione*: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.
- 13.5** Gli agenti che comandano e che eseguono i movimenti di manovra devono preventivamente conoscere le particolari condizioni della località di servizio connesse al servizio di manovra.
- 13.6** L'agente di condotta che esegue movimenti di manovra deve stabilire istante per istante la velocità del convoglio e non deve mai superare la velocità di 30 km/h.
- 13.7** Le manovre sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono di regola continuare fino a quando vengano mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché:
- la stazione sia protetta da segnale di 1^a categoria preceduto da segnale di avviso;
 - la pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15 ‰ in discesa.

- 13.8** Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 13.7, nonché in quelle che, per particolari situazioni di impianti, sono stabilite dalla Direzione Tecnica, le manovre sull'itinerario di arrivo e sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese solo dopo acquisita la certezza che il treno si sia fermato al segnale di protezione.
- 13.9** Il Regolatore della circolazione, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 13.7.
- 13.10** I movimenti di manovra che interessano veicoli con passeggeri a bordo devono essere eseguiti con le cautele necessarie 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.
- 13.11** Nelle stazioni i movimenti di manovra sui binari di circolazione devono essere protetti dai movimenti dei treni mediante il sistema di segnalamento.
- 13.12** I movimenti di manovra devono avvenire all'interno dei punti protetti dai segnali di protezione delle stazioni che devono essere segnalati sul terreno, con specifici segnali di terra.
- 13.13** Qualora un movimento di manovra debba oltrepassare il punto protetto dal segnale di protezione, deve essere preventivamente interrotta la circolazione dei treni nel tratto di linea attiguo.
- 13.14** I movimenti di manovra devono impegnare i PL con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada attivi o siano stati messi in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il convoglio in manovra non venga percepita come ostacolo dagli utenti della strada.
- 13.15** Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nelle Istruzioni di servizio
- 13.16** I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità previste dalle Istruzioni di servizio.
- I deviatori delle comunicazioni fra i binari di circolazione ed altri binari devono essere, di regola, disposti in modo da non permettere ai rotabili in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, il binario di circolazione.

13.17 I mezzi di trazione in stazionamento sui binari di corsa devono essere presenziati.

Art. 14 PRECEDENZE

14.1 In una stazione ha luogo una precedenza *normale* quando per disposizione di orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenza normali vengono determinate e fissate dal Coordinatore Circolazione e indicate nei fascicoli orario.

Quando, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'orario di servizio, nella stazione ove ciò si verifica si determina una precedenza *anormale*.

14.2 Il Regolatore della circolazione deve tenersi informato dell'andamento dei treni ed intervenire, quando sia opportuno, per modificarne la successione. Pertanto, a seconda dei casi, egli provvede a:

- a) trattenere nella stazione il treno che avrebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;
- b) consentire la partenza in precedenza di un treno che avrebbe dovuto cedere il passo nella propria stazione ad altro treno, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo.

14.3 Quando viene a modificarsi la prevista successione dei treni, quando la stessa non è rilevata attraverso appositi sistemi informatici di trasmissione del numero del treno, il Regolatore della circolazione deve avvisarne le stazioni presenziate con il dispaccio: FORMULA N. 6 - TRENO ... PRECEDE TRENO ... DA

14.4 Quando ci si trovi nell'impossibilità di comunicare ad una stazione presenziata la successione oppure una variazione della successione dei treni, l'invio di un treno diverso da quello atteso, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione della prima stazione attigua presenziata e di annunciarsi per telefono al Regolatore della circolazione per identificare il treno e per ricevere istruzioni con dispaccio per il proseguimento.

In tal caso il Regolatore della circolazione di quest'ultima stazione deve confermare al capotreno con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno.

Lo stesso Regolatore della circolazione deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopradescritta.

I successivi treni devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.

Art. 15 INCROCI

- 15.1** Sulle linee 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 o di fatto) oppure *anormale* (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata *sede di incrocio*.

In caso di anormalità o guasto al Blocco elettrico, il Regolatore della circolazione che dispone la partenza di un treno deve essersi preventivamente assicurato che siano giunti completi tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto.

- 15.2** Gli incroci vengono indicati nell'orario di servizio a fini informativi per il personale dei treni.
- 15.3** Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in diversa misura, il Regolatore della circolazione provvede a spostarlo in altra stazione dove risulti più conveniente.

Art. 16 TRENI ORDINARI PERIODICI

- 16.1** La periodicità dei treni periodici di cui al comma 3.5 può essere modificata durante il periodo di validità dell'orario dalla Direzione Tecnica.
- 16.2** I treni periodici che vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'orario di servizio devono essere considerati a tutti gli effetti come treni straordinari.

Art. 17 TRENI STRAORDINARI AD ORARIO PRESTABILITO

- 17.1** I treni straordinari di cui al comma 3.5 possono essere messi in circolazione dalle stazioni per sopraggiunte necessità. L'effettuazione degli straordinari deve essere autorizzata dalla Direzione Tecnica.

- 17.2** La circolazione di un treno straordinario deve essere annunciata dal Regolatore della circolazione del Posto Centrale avente giurisdizione sul tratto di linea interessato con il dispaccio:

FORMULA N. 7 – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL)
EFFETTUASI TRENO STRAORDINARIO (stazione d'origine) (stazione
termine di corsa) PER (qualità del trasporto).

L'annuncio deve essere dato a tutte le stazioni presenziate della linea. Il dispaccio di annuncio non richiede conferma.

- 17.3** L'orario dei treni straordinari non previsti in orario è diramato a parte secondo modalità stabilite dalla Direzione Tecnica.
- 17.4** Se per interruzione delle telecomunicazioni non si sia potuto trasmettere a una stazione presenziata l'annuncio di effettuazione dello straordinario non si deve inoltrare il treno a condizione che:
- il blocco elettrico funziona e si prescrive al treno marcia a vista in arrivo nella stazione successiva e fermata per la consegna a quel Regolatore della circolazione del dispaccio di annuncio;
 - sia stato possibile procurarsi la via libera con altro mezzo di emergenza.

- 17.5** Spetta al Regolatore della circolazione della stazione di origine dello straordinario di procurarsi all'occorrenza le prescrizioni di movimento interessanti la corsa dello straordinario.

Art. 18 TRENI STRAORDINARI AD ORARIO LIBERO

Soppresso

Art. 19 TRENI SUPPLEMENTARI

- 19.1** Il Regolatore della circolazione può effettuare treni supplementari (comma 3.5) in relazione alle occorrenze, senza preventiva autorizzazione della Direzione Tecnica.
- 19.2** I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola bis, ter, ecc.
- 19.3** 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.
- 19.4** Per la circolazione dei treni supplementari devono osservarsi - salvo quanto è stabilito al successivo comma 19.5 - le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito sostituendo nei dispacci e nelle prescrizioni la parola *straordinario* con le parole *supplementare a seguito*.
- 19.5** Quando non si sia potuto trasmettere l'annuncio, questo potrà essere inoltrato purché sia stato prescritto al treno normale di arrestarsi sui deviatori d'ingresso della stazione stessa eventualmente presenziata per le comunicazioni del caso al Regolatore della circolazione⁸.
- 19.6** E' consentito lo scambio dei materiali fra il treno normale e il suo supplementare in relazione alle esigenze dei treni.

Dello scambio dei materiali devono essere avvisati i treni e preventivamente le stazioni presenziate interessate⁹ a cura del Regolatore della circolazione.

⁸ Fermate a sui deviatori di entrata mancando annuncio effettuazione treno supplementare da a Consegnate a quel Regolatore della circolazione copia del dispaccio di effettuazione.

⁹ Al treno inviato per primo: Da viaggiate come treno normale.

Al treno inviato per secondo: Da a viaggiate come vostro supplementare a seguito. Alle stazioni: Materiale treno normale viaggia come bis (ter, ecc.) da a

- 19.7** Con blocco elettrico regolarmente funzionante, quando non sia possibile trasmettere a qualche stazione l'avviso di cui al precedente comma, al treno inoltrato per primo deve essere prescritta marcia a vista in arrivo e fermata nelle stazioni presenziate non avviate, per la consegna di copia del dispaccio.

Art. 20 SOPPRESSIONE, RIEFFETTUAZIONE, FUSIONE E SOSTITUZIONE DI TRENI

- 20.1** Su richiesta delle Imprese ferroviarie o per iniziativa della Direzione Tecnica, in caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anormalità, il Regolatore della circolazione può sopprimere un treno.

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

- 20.2** Gli annunci alle stazioni presenziate devono essere dati con le stesse norme prescritte per l'effettuazione dei treni straordinari ad orario prestabilito adottando la seguente formula:

FORMULA N. 9 – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL)
TRENO..... SOPPRESSO DA A

- 20.3** In caso di impossibilità di trasmettere l'annuncio di soppressione ad una stazione presenziata, al primo treno che segue quello soppresso deve prescriversi la fermata nella stazione interessata per la consegna di copia del dispaccio di soppressione¹⁰.

- 20.4** Su richiesta delle imprese ferroviarie o su ordine della Direzione Tecnica, quando sia opportuno, le stazioni possono fondere due treni, sopprimendone uno di essi con le norme di cui ai commi precedenti e facendone proseguire il materiale ed i relativi documenti, nonché eventualmente la locomotiva e il personale, con altro treno. A quest'ultimo deve farsi opportuna prescrizione¹¹.

In tal caso la formula 9 va completata come in appresso:

FORMULA N. 9 bis – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) TRENO
.... SOPPRESSO DA ... A - MATERIALE (ed occorrendo: LOCOMOTIVA,
PERSONALE) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO (ed occorrendo: CHE FARA'
SERVIZIO VIAGGIATORI oppure MERCI A).

- 20.5** Quando un treno sia in ritardo tale da causare perturbamento alla circolazione sulla linea, il Coordinatore Circolazione o il Regolatore del Posto Centrale avente giurisdizione sul tratto di linea interessato può sopprimerlo e sostituirlo effettuando un opportuno straordinario.

In tal caso la formula 9 va completata come in appresso:

¹⁰ Marcia a vista in arrivo e fermata a per consegna a quel Regolatore della circolazione del dispaccio di soppressione del treno da a

¹¹ Treno soppresso da a Disimpegnate in sua vece servizio viaggiatori (o merci) fermando a (Indicare le stazioni nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare il servizio del treno soppresso).

FORMULA N. 9 ter – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) TRENO
.... SOPPRESSO DA A..... - EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO
STRAORDINARIO

Art. 21 ANTICIPO DI CORSA DEI TRENI

- 21.1** In relazione alle esigenze del servizio è ammesso che i treni siano inoltrati in anticipo sul proprio orario.
- 21.2** L'anticipo di corsa è sempre vietato in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori.
- 21.3** L'Agente di condotta è tenuto ad attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.

Nell'autorizzazione al movimento (o alla partenza) di un treno è implicito l'ordine all'agente di condotta dell'eventuale anticipo corsa in partenza, che va attuato tutte le volte che risulti possibile.

L'anticipo di corsa di partenza o transito da una stazione abilitata va annunciato alla stessa, con comunicazione non registrata e compatibilmente col regolare funzionamento delle telecomunicazioni.

Art. 22 PERSONALE DI CONDOTTA E PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI

- 22.1** La condotta dei treni è affidata a un agente abilitato, secondo le specifiche norme emanate dall'ANSF, denominato agente di condotta.
- 22.2** Sui treni che effettuano servizio viaggiatori deve essere presente un capotreno e, se necessario, altri agenti di accompagnamento abilitati, al fine di 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.
- 22.3** 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. 23 MEZZI D'OPERA

- 23.1** I mezzi d'opera sono veicoli ferroviari utilizzati per la costruzione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.
- 23.2** Possono circolare secondo le norme dei treni soltanto i mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche norme emanate dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nel Registro d'immatricolazione Nazionale.

Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.

23.3 La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario avviene secondo apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in conformità ai seguenti principi:

- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti;
- devono essere messe in atto misure di sicurezza idonee ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto;
- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti sul tratto interrotto.

Art. 24 INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE E INTERVALLI D'ORARIO

24.1 La circolazione dei treni può essere interrotta per:

- a) disposizione prevista dall'orario di servizio (interruzioni programmate in orario ed intervalli d'orario);
- b) disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio);
- c) cause accidentali (interruzioni accidentali);
- d) necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del punto precedente);
- e) necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze, non programmate).

Le interruzioni a) e b) sono delimitate dal transito di determinati treni oppure da determinate ore indicate rispettivamente nell'orario di servizio o nel programma. Le interruzioni e) sono sempre delimitate da ore che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse; sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, dette interruzioni devono essere delimitate da ore.

La richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato (denominato Titolare dell'interruzione, T.I.) e la relativa concessione da parte del Regolatore della circolazione devono avvenire per iscritto.

L'interruzione (di un binario di linea) tra due località di servizio deve intendersi limitata al tratto di linea compreso fra i segnali di protezione delle due località di servizio che delimitano il tratto interrotto.

24.2 Nessun treno o manovra può essere inoltrato su un tratto di binario interrotto.

24.3 Ogni qualvolta la circolazione sia interrotta le stazioni presenziate devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale d'arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione, salvo che ci si possa avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali di partenza (inibizione apertura segnali).

In caso di stazione presenziata dal solo Regolatore della circolazione, per l'esposizione e la rimozione del segnale di arresto, il Regolatore della circolazione

può avvalersi anche di personale non dipendente, purché debitamente istruito dal Regolatore della circolazione medesimo.

- 24.4** Per le interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio (comma 24.1.b) il relativo programma viene emanato dalla Direzione Tecnica e deve prevedere le modalità per la richiesta dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato dei Lavori od Impianti Elettrici, nonché per la sua concessione. Per gli intervalli d'orario (comma 24.1.a) devono osservarsi le disposizioni contenute nell'orario stesso.
- 24.5** Il Regolatore della circolazione del Posto Centrale, a cui viene rivolta dall'agente autorizzato la richiesta di conferma dell'interruzione¹², prima di concederla¹³ deve avvisare verbalmente tutte le stazioni interessate del tratto da interrompere eventualmente presenziate.

Le stazioni eventualmente presenziate del tratto da interrompere devono confermare con dispaccio:

FORMULA N. 11 - INTESO OGGI ... HA LUOGO INTERRUZIONE LINEA FRA E
COME DA PROGRAMMA NUMERO DEL (o COME DA PROGRAMMA N. ...
PREVISTO IN ORARIO.).

- 24.6** L'interruzione programmata che preveda il completo arresto della circolazione su un determinato tratto di linea può avere di fatto inizio, salvo specifiche disposizioni in contrario inserite nel programma per occorrenze eccezionali, solo dopo il passaggio dei treni viaggiatori e dei relativi supplementari, dei treni merci celeri e dei treni derrate il cui transito verrebbe a cadere, per ritardo, entro i limiti previsti per l'interruzione stessa. Nel caso in cui il transito del treno in ritardo debba avvenire poco prima del previsto termine dell'interruzione, questa potrà essere concessa, ma se ne dovrà anticipare la fine in modo da consentire il passaggio del treno in ritardo.

I treni non compresi fra quelli sopra indicati devono essere trattieneuti o soppressi a cura del Regolatore della circolazione.

- 24.7** Quando sono interrotte le telecomunicazioni non può aver luogo alcuna interruzione programmata.

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

- 24.8** Quando l'agente autorizzato di cui al comma 24.4 non abbia richiesto di utilizzare l'interruzione nel termine previsto, o avendone fatta richiesta vi rinunci, il Regolatore della circolazione può continuare la circolazione sulla linea che avrebbe dovuto essere interrotta.

L'interruzione, qualora sia stata annunciata alle stazioni interessate, deve essere annullata.

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

¹² Confermate interruzione linea fra e ... come da programma n. ... del ... (o come da programma n. ... previsto in orario).

¹³ Confermo interruzione linea fra ... e ... come da programma n. ... del ... (o come da programma n. ... previsto in orario), con inizio dalle ore ... e fino alle ore ...

- 24.9** Gli agenti dei Lavori e Impianti Elettrici devono avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente interessato.

Gli agenti degli Impianti Elettrici che intendano utilizzare un'interruzione stabilita per esigenze degli agenti dei Lavori o viceversa, devono prendere specifici diretti accordi con l'agente autorizzato di cui al comma 24.4, al quale è stata concessa l'autorizzazione stessa.

- 24.10** Quando l'inizio dell'interruzione è delimitato da treno, gli agenti interessati dei Lavori od Impianti Elettrici devono assicurarsi che il treno menzionato nella conferma della interruzione stessa sia effettivamente transitato, prima di iniziare qualsiasi lavoro sulla linea, di togliere tensione o di far circolare mezzi d'opera o treni materiali.

Quando l'inizio dell'interruzione non è delimitato da treni, spetta al Regolatore della circolazione che concede l'interruzione assicurarsi preventivamente, scambiando quando occorre i necessari dispacci con le altre stazioni presenziate interessate, dell'avvenuto transito del treno che precede l'inizio dell'interruzione.

- 24.11** L'agente autorizzato di cui al comma 24.4, almeno 5 minuti prima del termine dell'interruzione, deve trasmettere al Regolatore della circolazione il nulla osta¹⁴ per la ripresa della circolazione. Il Regolatore della circolazione è così autorizzato a ripristinare al termine stabilito dal programma la circolazione, previo avviso alle altre stazioni presenziate del tratto interessato con il dispaccio:

FORMULA N. 12 - DALLE ORE RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA E

L'anzidetto limite di 5 minuti potrà essere maggiorato per particolari esigenze riconosciute dalla Direzione Esercizio.

- 24.12** Quando eccezionalmente per motivi di forza maggiore il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, l'agente di cui al comma 24.4 deve darne, prima della fine dell'interruzione, avviso per iscritto o con fonogramma registrato, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione al Regolatore della circolazione a cui avrebbe dovuto dare il benestare per la ripresa della circolazione. Non riuscendo possibile dare il suddetto avviso, gli agenti dei Lavori od Impianti Elettrici devono subito provvedere alla 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.

- 24.13** Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, l'agente di cui al comma 24.4 deve avvisarne per iscritto o con fonogramma registrato il Regolatore della circolazione per la ripresa normale del servizio. Detto agente viene così autorizzato a ripristinare la circolazione previo avviso alle stazioni interessate con il dispaccio formula 12 preceduto dalla frase:

"PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI..."

¹⁴ NULLA OSTA RIPRESA CIRCOLAZIONE LINEA FRA E DALLE ORE

24.14 Nella impostazione degli orari di servizio possono essere previsti appositi periodi liberi da treni ordinari che sono denominati "*intervalli d'orario*".

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

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

- a) la richiesta di utilizzazione dell'intervallo deve essere inoltrata, dall'agente autorizzato indicato nell'orario di servizio, almeno un'ora prima al Regolatore della circolazione designato; la conferma da parte di questi deve essere comunicata appena possibile, e comunque dopo l'accertamento di cui alla seconda parte del comma 24.10.
- b) nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 24.5, nonché in quella della formula 11, deve essere usata la dizione "INTERVALLO D'ORARIO SULLA LINEA N. FRA E" in luogo di quella "INTERRUZIONE LINEA FRA E COME DA PROGRAMMA N DEL";
- c) per l'effettiva delimitazione degli intervalli d'orario devono applicarsi norme analoghe a quelle previste dal comma 24.6.

24.16 Il Regolatore della circolazione del Posto Centrale che viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea deve immediatamente avvertire verbalmente le stazioni eventualmente presenziate del tratto interrotto.

Le stazioni presenziate del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio formula 11, omettendo la frase COME DA PROGRAMMA N... DEL...

24.17 Il Regolatore della circolazione che ha diramato l'annuncio dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto dagli agenti interessati avviso per iscritto o con dispaccio che la circolazione può essere ripresa, deve avvisarne con dispaccio le stazioni cui era stata notificata l'interruzione stessa.

24.18 In particolari situazioni stabilite dalla Direzione Tecnica, se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio, la circolazione dei treni può essere interrotta d'iniziativa del Regolatore della circolazione (interruzione per necessità di movimento).

Alle interruzioni di cui sopra si applicano le procedure di cui al comma 24.15, con le particolarità seguenti:

- prima di trasmettere l'annuncio, il Regolatore della circolazione interessato deve assicurarsi che il binario da interrompere sia sgombro da treni;
- l'interruzione va motivata, da "necessità di movimento";
- l'annuncio e la conferma di cui al comma 24.5 sono limitati alla stazione attigua interessata, se presenziata.

Il Regolatore della circolazione che ha diramato l'annuncio dell'interruzione, quando ne cessi la ragione, deve avvisare con dispaccio formula 12 le stazioni interessate.

24.19 A richiesta degli agenti autorizzati dei Lavori od Impianti Elettrici, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i Regolatori della circolazione possono concedere interruzioni per la circolazione di mezzi d'opera, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza (interruzioni per necessità tecniche) secondo specifiche norme emanate dalla Direzione Tecnica.

Dette interruzioni possono essere richieste, con congruo anticipo, al Regolatore della circolazione.

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:

- nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 24.5, nonché in quello delle formule 11, la dizione: "COME DA PROGRAMMA N DEL" va sostituita con la seguente: "DA ORE A ORE PER NECESSITÀ TECNICHE";
- l'annuncio e la conferma sono limitati alle stazioni attigue interessate, se presenziate.

24.20 Tutti o parte dei dispacci previsti nel presente articolo possono essere sostituiti con particolari attrezzature tecniche in base a norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente in relazione ai tipi di impianto.

Art. 25 MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

25.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:

- a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia:
 - metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h,
 - metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h,
- b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;
- c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via;

devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo modalità stabilite dal Gestore dell'infrastruttura in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.

- 25.2** Le modalità di cui al comma 25.1 devono prevedere l'interruzione del binario o la protezione del tratto interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo rispetto al movimento dei treni con un segnale di prima categoria disposto a via impedita o, purché sia comunque garantita la protezione della marcia del treno con il sistema di cui all'Art. 4.7, con un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sottosistema di terra che comandi l'arresto del treno in caso di indebito superamento del segnale stesso. L'ingresso di un treno nella tratta protetta deve poter essere autorizzato solo quando il cantiere è sgombro da attrezzature, mezzi e uomini.
- 25.3** Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al comma 25.1, anche se appartenenti ad altre linee, deve essere interrotta la circolazione dei treni, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività di cui al comma 25.1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alle distanze di cui al comma 25.1, lettera a).
- 25.4** I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in regime di interruzione.
- 25.5** I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del Sotto Sistema di Terra (SST) del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in regime di interruzione. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.

Art. 26 GUASTI DEL BLOCCO ELETTRICO E DELLE TELECOMUNICAZIONI

- 26.1** Venendo a mancare il funzionamento del Blocco Elettrico, la circolazione dei treni deve essere regolata con il "giunto".

Oltre alle prescrizioni inerenti con la partenza con segnale disposto a via impedita, i treni devono essere avvisati del mancato funzionamento del blocco elettrico come stabilito dalle apposite Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco.

26.2 In caso di guasto delle telecomunicazioni i Regolatori della circolazione si avvalgono di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la continuità della circolazione dei treni.

26.3 In caso di guasto delle telecomunicazioni i treni possono continuare ad essere inoltrati con regime di blocco elettrico fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con il giunto telefonico; in tale evenienza, la circolazione deve essere arrestata.

Sulle linee a semplice binario in cui è in funzione il blocco elettrico, venendo meno il funzionamento delle comunicazioni telefoniche, gli incroci possono essere spostati da stazione a stazione con il solo uso del blocco elettrico.

Art. 27 SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE

27.1 L'iniziativa per lo sgombrò della neve lungo linea è di esclusiva competenza degli agenti dei Lavori. Lo sgombrò della neve sui piazzali delle stazioni deve invece essere regolato in base a disposizioni stabilite dalla Direzione Tecnica.

27.2 Il Regolatore della circolazione, quando la neve abbia raggiunto almeno i 5 centimetri di altezza sul piano della rotaia, deve darne notizia con dispaccio alla Direzione Tecnica cui competono i provvedimenti di intervento delle squadre e dei mezzi sgombra neve.

Art. 28 RITARDI ED ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI

Parte Prima – Principi generali

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

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

- 28.2** Il Regolatore della circolazione deve evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente in caso di anomalità a trattenerli nella stazione precedente.
- 28.3** L'agente di condotta che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il Regolatore della circolazione.
- 28.4** Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie.
- 28.5** Quando l'agente di condotta o quello di scorta noti qualche anomalità od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salve disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione delle anomalità. Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto al Regolatore della circolazione.
- 28.6** E' vietato fa discendere per forza di gravità una colonna di veicoli od un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.

Parte Seconda – Indebita presenza di persone o animali di grossa taglia lungo la linea

- 28.7** L'agente di condotta che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve comunicare immediatamente tale anomalità al Regolatore della circolazione di giurisdizione, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento.

La segnalazione di cui sopra può essere effettuata, secondo le specifiche procedure emanate dalle imprese ferroviarie, anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse e quindi riguardare la presunta caduta di viaggiatori da un treno.

- 28.8** 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, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (p.e. interruzione della circolazione), deve praticare ai treni interessati, fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI 30 KM/H EMETTENDO RIPETUTI FISCHI DA ... A ... (oppure: SULL'ITINERARIO DI ARRIVO/PARTENZA DI ...) PER ... (motivo)".

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 in soggezione; nel caso in cui la stessa sede sia comune a più

linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto sarà delimitato solo da località di servizio.

- 28.9** Lo stesso Regolatore della circolazione deve inoltre provvedere per l'avviso ai treni circolanti sul tratto in soggezione, in ambedue i sensi e successivamente a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell'anormalità precedentemente segnalata.

Qualora un agente di condotta comunichi con comunicazione registrata di non aver rilevato la presenza di persone o animali di grossa taglia, il Regolatore della circolazione può disporre per la cessazione della prescrizione.

Parte Terza - Retrocessione dei treni

- 28.10** Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione del Regolatore della circolazione.

Prima di autorizzare la retrocessione, il suddetto Regolatore della circolazione deve:

- a) accertare la libertà da veicoli del tratto di linea dalla stazione al punto in cui il treno è fermo, nonché la chiusura dei PL presenti; mancando tale accertamento la retrocessione non potrà essere autorizzata;
- b) attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti particolari della linea e dare avviso della retrocessione a tutti gli eventuali posti in linea;
- c) notificare all'agente di condotta le eventuali necessarie prescrizioni di movimento.

- 28.11** Qualora il treno sia dotato di cabina di guida in testa e in coda, la retrocessione deve essere eseguita dalla cabina di guida che si trova in testa al convoglio nel senso della retrocessione.

Quando il treno ha la doppia cabina di guida, l'agente di condotta deve contattare il Regolatore della circolazione della stazione verso cui il treno retrocederà e richiedere l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: "DM/DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE".

Il Regolatore della circolazione, prima di autorizzare la retrocessione, deve provvedere a inibire l'inoltro di treni dalla stazione in cui il treno retrocederà fino al punto in cui questo si trova tramite i sistemi di segnalamento disponibili e predisporre l'itinerario di arrivo in stazione mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale di protezione.

Il Regolatore della circolazione autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'agente di condotta utilizzando la seguente formula: "TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON CABINA DI GUIDA IN TESTA AL CONVOGLIO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ...".

28.12 Nel caso in cui in coda al convoglio non sia presente una cabina di guida, il veicolo di coda del treno, che costituirà la testa durante la retrocessione, deve essere presenziato da un agente appositamente abilitato a mansioni di sicurezza. Quest'ultimo deve rimanere in contatto continuo con l'agente di condotta a mezzo di comunicazioni dirette radiotelefoniche, in modo che il movimento sia tempestivamente arrestato qualora si dovessero interrompere le comunicazioni.

L'agente di condotta deve contattare il Regolatore della circolazione della stazione verso cui il treno retrocederà e richiedere l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: "DM/DCO DI ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON VEICOLO IN TESTA PRESENZIATO".

Il Regolatore della circolazione, prima di autorizzare la retrocessione, deve provvedere a inibire l'inoltro di treni dalla stazione in cui il treno retrocederà fino al punto in cui questo si trova tramite i sistemi di segnalamento disponibili e predisporre l'itinerario di arrivo in stazione mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale di protezione.

Il Regolatore della circolazione autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'agente di condotta utilizzando la seguente formula: "TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON VEICOLO IN TESTA AL CONVOGLIO PRESENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ...".

28.13 Durante il movimento di retrocessione il convoglio non deve superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive dovute a prescrizioni di movimento notificate dal Regolatore della circolazione o a prescrizioni tecniche stabilite dall'Impresa Ferroviaria interessata.

28.14 Il rientro del convoglio in stazione deve avvenire previo arresto al punto indicato nell'autorizzazione, dal quale l'agente di condotta si deve annunciare al Regolatore della circolazione.

Nel caso di cui al comma 28.11, l'ingresso del treno avverrà secondo le norme comuni, considerando il convoglio non protetto dal sistema di protezione della marcia.

Nel caso di cui al comma 28.12, il convoglio raggiungerà il binario stabilito con movimento di manovra spinta.

In ambedue i casi, al termine della retrocessione l'agente di condotta comunicherà con comunicazione registrata al Regolatore della circolazione l'avvenuto ricovero completo del convoglio: "TRENO RICOVERATO COMPLETO A ...".

La successiva ripresa della circolazione potrà avvenire solo dopo che il Regolatore della circolazione avrà ricevuto dall'agente di condotta la comunicazione di cui sopra.

Le specifiche modalità di circolazione devono essere stabilite a cura delle imprese ferroviarie a valle di idonee analisi di rischio. Il SSB deve essere inserito almeno in modalità "Manovra".

28.15 Sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, previ accordi fra agente di condotta e capotreno, purché il movimento non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di prima categoria e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.

28.16 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 segnale a mano.

Parte Quarta - Dimezzamento e spezzamento in linea

28.17 Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente forza di trazione, l'agente di condotta, previ accordi con il Regolatore della circolazione della stazione successiva, può disporre il dimezzamento e il ricovero nella stazione stessa in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal RS. L'agente di condotta deve in ogni caso assicurare l'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea. Il Regolatore della circolazione interessato, prima d'inoltrare la locomotiva sul tratto ingombro per il ricovero della seconda parte, deve avvisare, con comunicazione registrata, gli eventuali posti in linea della circolazione della locomotiva stessa e della seconda parte del treno.

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

28.19 Il personale di linea che sia avvede dello spezzamento di un treno deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purché sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia veduto dall'agente di condotta e di accompagnamento della prima parte.

Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.

- 28.20** Il personale addetto alla seconda parte del treno, o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento sui segnali per gli ostacoli in linea.
- 28.21** Quando possano prendersi accordi col personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele e secondo le procedure 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.
- 28.22** Se il treno è dotato di mezzo di trazione anche in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato, in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.
- 28.23** Il Regolatore della circolazione che per primo viene a conoscenza del dimezzamento o dello spezzamento di un treno deve subito darne avviso con apposito dispaccio alle stazioni eventualmente abilitate limitrofe al tratto in soggezione.
- 28.24** Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arrestare tempestivamente la prima parte, il Regolatore della circolazione deve provvedere a far retrocedere questa o ad inoltrare la seconda, prendendo con la stazione successiva, se abilitata, i necessari accordi per la regolarità della circolazione.

Parte Quinta - Ricognizione in linea

- 28.25** Il Regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di un indebito arresto di un treno in linea deve contattare tempestivamente l'agente di condotta del treno stesso o, in caso di sua mancata risposta, il restante personale del treno. Non riuscendo a mettersi in contatto con il personale del treno, il Regolatore della circolazione deve informare il referente accreditato dell'impresa ferroviaria e, d'intesa con quest'ultimo, attivare le specifiche procedure per la gestione dell'emergenza.

Per il raggiungimento e la successiva immobilizzazione del treno possono essere utilizzati, a seconda delle circostanze, mezzi di ricognizione, quali le locomotive isolate o i mezzi d'opera scortati da personale del Gestore Infrastruttura, nonché mezzi stradali.

L'invio del mezzo in ricognizione può avvenire solo a seguito del treno atteso, previ avvisi alle stazioni interessate eventualmente presenziate.

Il Regolatore della circolazione, sulla base delle informazioni ricevute dal DCCM, deve prescrivere al mezzo di ricognizione:

- a) l'effettuazione della ricognizione tra le due località interessate, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche;
- b) l'arresto in prossimità del treno fermo in linea (in particolare della testa del treno, se trattasi di invio sul binario attiguo);

- c) ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza di eventuali posti non preavvisati.

Parte Sesta - Malore dell'agente di condotta

28.26 In caso di malore dell'AdC, e qualora esso non possa essere sostituito da altro AdC, si deve procedere con le modalità previste per il soccorso ai treni.

Art. 29 SOCCORSO AI TRENI

29.1 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, secondo quanto stabilito nelle condizioni che regolano l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria. Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di soccorso, anche altri mezzi di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito dalle condizioni che regolano l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria.

Inoltre, il soccorso ai treni fermi in linea può essere effettuato anche con treni circolanti a seguito, secondo specifiche norme emanate dalla Direzione Tecnica.

29.2 Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, l'agente di condotta deve darne immediato preavviso verbale al Regolatore della circolazione di giurisdizione, fornendo tutte le informazioni necessarie.

Il Regolatore della circolazione che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale alla Direzione Tecnica, la quale attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso, che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata. L'agente di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se il problema permane, deve richiedere, con le modalità di cui al comma 29.3, la locomotiva di soccorso; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare con comunicazione registrata le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

- 29.3** La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati¹⁵ deve essere indirizzata, con comunicazione registrata, dall'agente di condotta al Regolatore della circolazione che ha ricevuto il preavviso.
- 29.4** L'agente di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso.
- 29.5** Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di una specifica comunicazione registrata del Regolatore della circolazione a cui è stata fatta la richiesta. Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.
- 29.6** Il Regolatore della circolazione che riceve la domanda di soccorso, deve darne immediato avviso alla Direzione Tecnica comunicandogli tutti i dati necessari ed attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso.
- Il Regolatore della circolazione che riceve la domanda di soccorso in linea, deve informare le stazioni attigue, se presenziate, trasmettendole il dispaccio:
- FORMULA N. 14 – TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM - CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc.) e prendere con la stazione stessa gli eventuali accordi del caso.
- 29.7** L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal Regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Dell'invio del soccorso devono essere avvisati gli eventuali posti in linea con le norme previste per i treni straordinari.
- 29.8** Sul tratto ingombro, all'agente di condotta del mezzo di soccorso devono essere impartite con comunicazione registrata, dal Regolatore della circolazione della stazione che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere. Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro e arrestarsi al segnale di arresto di cui al comma 29.4, prima di accostarsi al treno.

¹⁵ Treno (numero) tonn (massa del treno) *fermo per guasto locomotiva* (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 locomotiva* (aggiungendo, quando ne sia il caso: *carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.*).