



REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

In uso sull'infrastruttura ferroviaria regionale

Linee San Severo – San Nicandro Garganico – Peschici e Foggia – Lucera

Edizione 2022

(ALLEGATO 1 ALLA DISPOSIZIONE D'ESERCIZIO FDG.GI.ESE.DE.I - 17-10.10.2022)

INDICE

ART. 1 DISPOSIZIONI GENERALI.....	3
ART. 2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.....	3
ART. 3 CONVOGLI E TRENI	6
ART. 4 SISTEMA DI ESERCIZIO E REGIMI DI CIRCOLAZIONE	7
ART. 5 COMUNICAZIONI RIGUARDANTI LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO	9
ART. 6 ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA	10
ART. 7 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE	14
ART. 8 ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI.....	16
ART. 9 ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI ANORMALITÀ E GUASTI - GENERALITÀ	22
ART. 10 MOVIMENTO DEI TRENI IN MANCANZA DI AUTORIZZAZIONI AL MOVIMENTO CONCESSE DAL SISTEMA DI SEGNALAMENTO	23
ART. 11 ANORMALITÀ ALLA PROTEZIONE DELLA MARCIA DEI TRENI	25
ART. 12 ANORMALITÀ ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.....	26
ART. 13 MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI ROTABILI	28
ART. 14 PRECEDENZE	31
ART. 15 INCROCI	32
ART. 16 TRENI ORDINARI PERIODICI.....	32
ART. 17 TRENI STRAORDINARI AD ORARIO PRESTABILITO	32
ART. 18 TRENI STRAORDINARI AD ORARIO LIBERO	33
ART. 19 TRENI SUPPLEMENTARI.....	33
ART. 20 SOPPRESSIONE, RIEFFETTUAZIONE, FUSIONE E SOSTITUZIONE DI TRENI.....	34
ART. 21 ANTICIPO DI CORSA DEI TRENI	35
ART. 22 AGENTE DI CONDOTTA E AGENTE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI	36
ART. 23 MEZZI D'OPERA.....	36
ART. 24 INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE E INTERVALLI D'ORARIO.....	37
ART. 25 MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	42
ART. 26 GUASTI DEL BLOCCO ELETTRICO E DELLE TELECOMUNICAZIONI	43
ART. 27 SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE	44
ART. 28 RITARDI ED ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI	44
ART. 29 SOCCORSO AI TRENI	53
ART. 30 SOSPENSIONE DAL SERVIZIO SULLE LINEE	57

Art. 1 DISPOSIZIONI GENERALI

1.1 Le norme di esercizio del presente Regolamento, emanate in applicazione dei principi stabiliti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSFISA), sono integrate dal Regolamento sui Segnali (RS) in uso sull'infrastruttura ferroviaria regionale Ferrovie del Gargano (FDG), dalla PGOS-IF FDG e dagli altri provvedimenti normativi (disposizioni e prescrizioni di esercizio e Istruzioni) emanati dalla Direzione Tecnica.

1.2 Nei casi non previsti 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.

Il personale addetto alla circolazione dei treni, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme di cui al comma 1.1, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto o evento che possa arrecare pregiudizio alla 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 a 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 regionale FDG 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.

Le linee sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi di marcia sull'unico binario disponibile.

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;
- incrocio, che permette il passaggio delle ruote all'intersezione delle rotaie. Il deviatoio può essere impegnato di punta, quando viene percorso dal cambiamento verso l'incrocio, 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.) preventivamente al transito dei treni.

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 SOPPRESSO.

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 "chiamata 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**: adibite al servizio pubblico, 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 siano adibite al servizio pubblico 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.

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).

Altri punti caratteristici sono: i posti di blocco intermedi (comma 2.14), le fermate (comma 2.15), i passaggi a livello (commi 2.4 e 2.5), i punti di evacuazione e soccorso (comma 2.16), i raccordi (comma 2.17).

- 2.14** I posti di blocco intermedi sono punti della linea muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni.
- 2.15** Le fermate sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni; non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci e precedenza. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.
- 2.16** I punti di evacuazione e soccorso (PES) sono aree definite, all'interno o all'esterno di determinate gallerie, in cui le squadre di emergenza possono utilizzare le attrezzature antincendio e i passeggeri e il personale possono abbandonare il treno. Essi sono riportati nell'orario di servizio. Secondo quanto stabilito negli appositi piani di emergenza alcune stazioni o fermate possono svolgere anche la funzione di PES. In tal caso nell'orario di servizio deve essere aggiunta al nome della stazione o fermata la dizione "PES".
- 2.17** I raccordi sono binari che assicurano il collegamento ferroviario con aree produttive private o pubbliche ma non appartenenti all'infrastruttura ferroviaria FDG (stabilimenti industriali o simili); si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea.

Art. 3 CONVOGLI E TRENI

- 3.1** Un convoglio 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).
- 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.
- L'identificazione e la classificazione di un treno vengono assunte alla partenza della stazione di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella stazione terminale di esso.
- 3.3** SOPPRESSO
- 3.4** Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione e deve essere scortato dall'apposita documentazione prevista dalla IPCL-IF FDG e dalla PGOS-IF FDG.
- 3.5** I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari.
- Sono **ordinari** i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Il loro orario è diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della validità di questo. 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, secondo apposite modalità stabilite

dalla Direzione Tecnica. 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 (e controllo) a distanza" degli enti di sicurezza delle località di servizio della linea e, sotto certe condizioni tecnologiche, anche dei tratti di linea, da parte di un Regolatore della circolazione (Dirigente Centrale Operativo, DCO), ubicato fisicamente in un posto "centrale", che impartisce i comandi a distanza e rileva i controlli di posizione degli enti di sicurezza (sistema del comando a distanza).

In tale sistema di esercizio alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal Regolatore della circolazione all'agente di condotta.

Il sistema di esercizio del comando a distanza, dal punto di vista della tecnologia utilizzata si suddivide in:

- a) Comando centralizzato del traffico (CTC): le linee in CTC sono gestite tramite appositi dispositivi di comunicazione fra il posto centrale e gli apparati di stazione locali; la sicurezza dell'esercizio, in termini di comando e controllo degli enti della località di servizio, è affidata agli apparati locali e ai sistemi di blocco, nonché a specifiche procedure di sicurezza;
- b) Sistema comando e controllo multistazione (ACCM): tutti i comandi e i controlli del DCO per la gestione degli enti delle singole località di servizio e, sotto certe condizioni tecnologiche, della linea, garantiscono il medesimo livello di sicurezza degli apparati di stazione locali e dei sistemi di blocco.

Per ciascuna delle suddette categorie, le particolarità impiantistiche, le modalità con le quali le località di servizio possono essere esercitate e le ulteriori specifiche Istruzioni sono emanate a parte dalla Direzione Tecnica.

Nel presente Regolamento è indicato con il termine di "Regolatore della circolazione" sia il Dirigente Centrale Operativo (DCO) quando la linea è esercitata normalmente in comando a distanza, che il Dirigente Movimento (DM) quando la stazione è presenziata sul posto.

Alcune stazioni delle linee esercitate in comando a distanza possono essere, permanentemente o temporaneamente, presenziate da un DM; esse si dicono

“stazioni porta”. In tal caso, la giurisdizione del DM è limitata ai soli movimenti di treni e manovre nell’ambito della stazione stessa.

I suddetti 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» e dalla documentazione ad esso allegata del Posto Centrale e delle stazioni. I Registri delle Disposizioni di Servizio sono redatti secondo procedure della Direzione Tecnica.

- 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 al Regolatore della circolazione – purché abilitato al servizio di cui trattasi – può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il Regolatore della circolazione stesso.

L'esercizio ferroviario è coordinato dal Coordinatore Gestione Circolazione (CGC). Al CGC, in particolare, sono attribuiti anche compiti inerenti alla gestione delle emergenze, in base alle specifiche procedure emanate a parte dalla Direzione Tecnica.

- 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 emanate dalla Direzione Tecnica.

- 4.7** Al fine di garantire la protezione della marcia dei treni (rispetto dei segnali, delle riduzioni di velocità, ecc.), sull'infrastruttura ferroviaria FDG è implementato il sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT). L'esercizio con tale sistema deve svolgersi in conformità alle specifiche Istruzioni emanate a parte dalla Direzione Tecnica.

Per circolare, i treni devono essere attrezzati con un sottosistema di bordo (SSB) SCMT compatibile con il sottosistema di terra (SST) SCMT. La circolazione di convogli non attrezzati con SSB SCMT è ammessa solo in regime di interruzione.

- 4.8** La Direzione Tecnica FDG può disporre, per tratti di linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni, in accordo con il quadro normativo nazionale.

Art. 5 COMUNICAZIONI RIGUARDANTI LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO

- 5.1** Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.

- 5.2** Alcune informazioni inerenti alla sicurezza possono essere comunicate per iscritto oppure in forma cosiddetta "verbale registrata".

Le comunicazioni per iscritto comprendono l'orario di servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi telefonicamente, per via informatica, oppure consegnati a mano, secondo le apposite istruzioni.

Le comunicazioni cosiddette "verbali registrate" riguardano comunicazioni tra Regolatore della circolazione e Agente di condotta che avvengono attraverso procedure codificate e devono essere scambiate con le modalità stabilite nell'Allegato 1.

Ai fini del presente Regolamento e degli altri provvedimenti normativi emessi da FDG le informazioni inerenti alla sicurezza scambiate per iscritto oppure in forma cosiddetta "verbale registrata" sono definite comunicazioni registrate

- 5.3** Nel presente Regolamento, con il termine dispaccio s'intende 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 informazioni inerenti alla 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 Gestione 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 dalla Direzione Tecnica.
- 5.8** Quando per cause contingenti (es. necessità improvvise, effettuazione treni straordinari non previsti dal programma) le prescrizioni non fossero gestite con le modalità sopradette, le stesse devono essere notificate ai treni dal Regolatore della circolazione della stazione limitrofa al tratto interessato, direttamente o dando incarico a precedente stazione, con conferma treno per treno o per tutti i treni successivi ad uno specifico, secondo la successione d'orario nella stazione incaricata.
- 5.9** Sono definite occasionali/improvvisi le prescrizioni di movimento la cui necessità intervenga senza pianificazione e senza indicazione precisa sulla durata. Esse non sono gestite dal sistema informatico e devono essere notificate ai treni a cura del Regolatore della circolazione interessato.
- 5.10** SOPPRESSO.

Art. 6 ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA

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

6.1.1 *Itinerario di arrivo di un treno*

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

L'itinerario di arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza si estende dal segnale di 1a categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino al punto di normale fermata.

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 Itinerario di 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.

Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella PGOS-IF FDG.

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.

In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle Istruzioni di servizio.

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.

C.1) È ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

- a) il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario e ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori con il minimo di 50 metri di cui al successivo punto C.2;

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

c) nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6‰ in discesa.

Nel caso in cui gli itinerari comprendano più di un punto di convergenza, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno purché le suddette condizioni di sicurezza siano soddisfatte per ciascuno dei punti di convergenza.

C.2) Sono ammessi movimenti contemporanei di treni, con itinerari convergenti, anche quando la distanza tra il termine dell'itinerario e il punto di convergenza è inferiore a 100 metri con un minimo di 50 metri purché:

a) la velocità del treno in arrivo non sia superiore a 30 km/h;

b) il movimento di arrivo non sia di corretto tracciato;

c) sia garantita la distanza di visibilità prescritta, senza possibilità di deroga, del segnale che protegge il punto di convergenza situato a distanza ridotta.

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 Tecnica. 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.

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

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.

Secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio, il Regolatore della circolazione che manovra un segnale a via libera, oppure ordina il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai dovuti controlli.

Secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio, chi ha disposto a via libera un segnale deve controllarne il ritorno a via impedita appena esso sia stato oltrepassato dal treno.

- 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 emanate a parte dalla Direzione Tecnica.

Il Regolatore della circolazione che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita, per guasto o altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dare all'agente di condotta del treno opportuna prescrizione, utilizzando uno degli appositi moduli o le comunicazioni verbali registrate nei casi previsti; deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.

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. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla PGOS-IF FDG.

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 deviatori è già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi.

Qualora il treno termini la corsa in una stazione impresenziata, l'agente di condotta deve trasmettere al DCO la conferma della regolarità della coda del proprio treno e, nelle stazioni munite di maniglia di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (RAR), deve provvedere all'azionamento della stessa, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica, completando la comunicazione registrata di "giunto" con la dizione "AZIONATA MANIGLIA PER TRENO INCROCIANTE".

- 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 avanzare ad una velocità tale da poter arrestare il treno stesso entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'Agente di condotta vede libero, senza mai superare la velocità di 30 Km/h, salvo limitazioni più restrittive.

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

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** 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 farlo avanzare con il corrispondente 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 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 6 paragrafo 6.1.1 primo capoverso o all'art. 6 paragrafo 6.1.1 secondo capoverso.

Nei casi previsti dal RS per indicare l'ingombro deve essere esposto un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso.

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.

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

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

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.

I Regolatori della circolazione, su autorizzazione del Coordinatore Circolazione, possono ordinare ai treni la fermata in altre stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio dei treni stessi.

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

Al fine di garantire la regolarità del servizio, una o più fermate, che non siano per servizio viaggiatori o altrimenti necessarie, possono essere soppresse dal DCO.

8.12 Il Regolatore della circolazione, di una stazione presenziata sul posto, 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...).

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).

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.

8.13 Quando occorra istituire in linea o in stazione⁴ un **rallentamento** non indicato nell'orario di servizio, o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito⁵, il Responsabile della Manutenzione interessato ne deve dare tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Coordinatore Gestione 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 Gestione 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 sul posto, 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 rallentamento⁶.

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 Devono considerarsi interessanti anche una località di servizio i rallentamenti compresi, in tutto o in parte, fra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.

⁵ 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.

⁶ *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 cessazione⁷

8.15 In caso di urgenza, qualunque agente della manutenzione (AM) può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del Regolamento sui segnali ed ai criteri previsti nei commi 12.3, 12.4 e 12.5.

Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento, fino a quando lo stesso non venga gestito dal sistema SCMT, il Regolatore della circolazione deve notificare ai treni interessati, con comunicazione registrata, una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettare a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H DA A ...". La necessità di prescrivere ai treni quest'ultima riduzione di velocità cesserà quando l'agente della manutenzione avrà notificato con comunicazione registrata al Regolatore della circolazione che il rallentamento è gestito dal sistema SCMT e di conseguenza il rallentamento verrà notificato nei modi d'uso.

8.16 Qualora il rallentamento non gestito dal sistema di protezione ricada completamente nell'ambito di una località di servizio, la riduzione di velocità di cui al comma precedente può essere limitata all'itinerario (di arrivo, partenza o transito) comprendente per intero l'estesa del rallentamento, con la seguente comunicazione registrata: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H SULL'ITINERARIO DI ... (ARRIVO OPPURE PARTENZA OPPURE TRANSITO) A ..., PER RALLENTAMENTO NON GESTITO DAL SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA". In tal caso i treni devono essere preventivamente fermati al segnale che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale a via libera.

8.17 In caso di circolazione di treni con il sistema di protezione della marcia escluso, prima di consentire la partenza o la ripresa della corsa dei treni stessi, il Regolatore della circolazione interessato deve verificare se sulla tratta fino alla successiva località di servizio esistono rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h. In caso affermativo il regolatore della circolazione deve notificare all'agente di condotta una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento, con la seguente comunicazione registrata: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H DA ... A ... PER SISTEMA DI CONTROLLO VELOCITÀ DI RALLENTAMENTO NON ATTIVO".

8.18 Nei casi in cui sia previsto che debba essere data conferma al Regolatore della circolazione interessato dell'arrivo di un treno, si deve provvedere mediante il dispaccio:

FORMULA N. 5 – TRENO ... GIUNTO.

⁷ Da rispettare fino alle ore del

- 8.19** 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.

- 8.20** Sulle linee esercitate in comando a distanza con CTC, il DCO può richiedere all'agente di condotta di un treno:

- a) la verifica e conferma al DCO delle condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;
- b) la liberazione artificiale del blocco conta-assi per mezzo dell'apposito tasto TLBca; tale operazione può essere tuttavia eseguita solo da agenti in possesso delle specifiche competenze professionali e idoneità;
- c) l'azionamento dei dispositivi CLE (Comando locale di emergenza) nelle località di servizio impresenziate;
- d) l'azionamento delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti in alcune località di servizio poste sulle linee a semplice binario⁸.

- 8.21** Se il treno dispone di una sabbiera attivata manualmente, l'Agente di condotta deve sempre avere la possibilità di spargere sabbia sui binari, ma deve evitare di effettuare tale operazione, se possibile:

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

Le eccezioni sono le seguenti:

- se il treno rischia di superare un segnale disposto a via impedita (SPAD) o in presenza di altri inconvenienti seri, qualora lo spargimento di sabbia favorisca l'aderenza;
- in fase di avviamento;
- quando l'operazione sia necessaria per la prova della sabbiera sul mezzo di trazione, da effettuarsi in apposite aree indicate nell'orario di servizio.

Se il treno è dotato di un dispositivo di inibizione del sistema automatico di sabbatura, l'Agente di condotta deve sospendere l'uso del sistema automatico nei suddetti casi.

⁸. Tale operazione può essere richiesta anche nelle località di servizio esercitate con ACCM.

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.

- 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 anormalità 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 anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al Regolatore della circolazione.

Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, 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 anormalità 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.

Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un PL deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del PL stesso o il numero del segnale permissivo a protezione del o dei PL.

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). In caso di guasto al SSB SCMT che lo renda inefficiente, rilevato nella località di servizio di origine, il treno non può essere messo in circolazione; la responsabilità di tale incombenza è dell'impresa ferroviaria che effettua il treno.
- 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.

Fatte salve le modalità per la ripresa della marcia emanate nelle specifiche Istruzioni emanate dalla Direzione Tecnica, la circolazione di treni con SSB SCMT escluso per guasto verificatosi in corso di viaggio – che in base alle norme emanate dall'Autorità nazionale di sicurezza non possono superare 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 accreditato dell'impresa ferroviaria.

Prima di consentire la ripresa della marcia del treno con SSB escluso, il Regolatore della circolazione deve verificare se sulla tratta fino alla successiva località di servizio esistono rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h e, in caso affermativo, deve notificare all'agente di condotta una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento, utilizzando la prescrizione: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ... PER SISTEMA DI CONTROLLO VELOCITÀ DI RALLENTAMENTO NON ATTIVO".

- 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** Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi un'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 e alle possibilità pratiche presenti al momento.

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 o nell'ambito di una località di servizio, anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalie al binario, deve notificare tempestivamente, tramite gli strumenti di comunicazione disponibili e comunque non oltre la prima località di servizio incontrata, l'anomalia al Regolatore della circolazione. L'Agente di condotta, 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 (p.e. interruzione della circolazione). 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.

Ricevuta la comunicazione di cui al precedente capoverso, il Regolatore della circolazione deve provvedere all'inibizione dell'inoltro dei treni sul binario interessato e richiedere al personale della manutenzione informazioni circa la presenza, nel tratto indicato dall'agente di condotta, di un "punto singolare" dell'infrastruttura; deve infine provvedere alla richiesta di intervento dell'agente della manutenzione.

In caso in cui il personale della manutenzione notifichi con comunicazione registrata la presenza di un "punto singolare" di cui sopra, il Regolatore della circolazione, disposta la ripresa della circolazione, deve istituire, nei modi d'uso, una riduzione di velocità a 30 km/h da rispettarsi sul binario interessato.

Qualora invece il personale della manutenzione notifichi con comunicazione registrata l'assenza di un "punto singolare", il regolatore della circolazione deve prescrivere ai treni interessati la riduzione di velocità concordata con l'agente di condotta di cui al primo capoverso del presente comma.

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 delle stazioni limitrofe, 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'anomalia può essere delimitato da località di servizio o cippo chilometrico. Il Regolatore della circolazione provvederà per l'avviso ai treni con le modalità di cui al comma 8.15.

- 12.3** Le restrizioni temporanee di velocità eventualmente necessarie e i tratti di binario a cui si riferiscono devono essere tempestivamente gestite con le modalità previste per i rallentamenti e comunicate ai treni con il sistema di segnalamento.
- 12.4** 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 dal sistema 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** La manovra è un convoglio con le caratteristiche di cui al comma 3.6, 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. Le modalità per l'effettuazione delle manovre sono disciplinate nell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori (ISM-FDG).
- 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;
 - *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 1ª 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** Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato. I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità riportate nell'ISM e nella PGOS-IF FDG.

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 Gestione 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 sul posto con il dispaccio: FORMULA N. 6 - TRENO ... PRECEDE TRENO ... DA

14.4 Quando ci si trovi nell'impossibilità di comunicare ad una stazione presenziata sul posto 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 sul posto 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*.

Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di incrocio di fatto quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa, venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale o inferiore a 15 minuti.

Le modalità per determinare e fissare gli incroci normali d'orario e le situazioni di circolazione in cui si determinano incroci di fatto sono indicate nell'Allegato 2.

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 richiesta ed autorizzata dalla Direzione Tecnica, con le modalità previste dal PIR.
- 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 sul posto della linea.

- 17.3** L'orario dei treni straordinari non previsti in orario è diramato a parte secondo modalità stabilite dalla Direzione Tecnica.
- 17.4** In caso di guasto al sistema delle telecomunicazioni che non consenta di completare il processo di annuncio, la circolazione del treno interessato deve essere sospesa in opportuna precedente stazione fino al ripristino del guasto.
- 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, con la 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 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** In caso di guasto al sistema delle telecomunicazioni che non consenta di completare il processo di annuncio, la circolazione del treno interessato deve essere sospesa in opportuna precedente stazione fino al ripristino del guasto.
- 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 sul posto interessate⁹ a cura del Regolatore della circolazione.

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 SOPPRESSO.

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

- 20.1** Su richiesta delle Imprese ferroviarie o per iniziativa della Direzione Tecnica, secondo le modalità previste dal PIR, il Coordinatore Gestione Circolazione può far 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 sul posto 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 sul posto, al primo treno che segue quello soppresso devono applicarsi le procedure di cui al comma 14.4.

- 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 con altro treno. A quest'ultimo deve farsi opportuna prescrizione¹⁰.

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) 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 Gestione 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:

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

¹⁰ 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).

- 20.6** Il Coordinatore Gestione Circolazione può provvedere alla soppressione di treni ordinari per tutti i giorni fino a nuovo ordine. In tal caso gli annunci devono essere dati una sola volta e la formula 9 va completata come di seguito: "OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) TRENO SOPPRESSO DA A..... FINO A NUOVO AVVISO."
- 20.7** La ripresa della circolazione di treni soppressi fino a nuovo ordine deve essere notificata, su disposizione del Coordinatore Gestione Circolazione, secondo le norme previste per i treni straordinari adottando la seguente formula: "DA OGGI.....(DOMANI..... oppure NOTTE DAL.....AL.....) RIEFFETTUASI TRENO ORDINARIO DA..... A....."
- 20.8** Qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non possa provvedersi con altro straordinario, il Coordinatore Gestione Circolazione può disporre per la rieffettuazione di treni precedentemente soppressi (salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine), secondo le norme previste per i treni straordinari. In tal caso gli annunci vanno completati come di seguito: "OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL AL) RIEFFETTUASI TRENO ORDINARIO (oppure STRAORDINARIO) DA A PER (qualità del trasporto)."

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 può attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.

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 AGENTE DI CONDOTTA E AGENTE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI

- 22.1** La condotta dei treni è affidata a un agente munito di licenza e abilitato, secondo quanto previsto dalle leggi vigenti e dalle specifiche norme emanate dall'ANSF, denominato agente di condotta.
- 22.2** Sui treni, sono presenti l'Agente di condotta, il capotreno per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, nonché altri eventuali agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.
- 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 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.

L'interruzione di binari o tratti di binario di una località di servizio deve essere delimitata da enti che permettano di individuare in maniera inequivocabile per tutti gli operatori coinvolti il tratto in soggezione; i binari interrotti di una località di servizio, nonché gli enti che li delimitano, devono essere sempre esplicitati nelle relative comunicazioni registrate e, ove previsto, anche nel programma o nell'orario di servizio.

Per la richiesta e la concessione di interruzioni di binari di una località di servizio vanno osservate norme analoghe a quelle previste per le interruzioni dei binari di linea.

Nei casi in cui un'interruzione comprenda più tratte di linea e le località di servizio interposte o binari di linea e tratti di binari delle località di servizio limitrofe, i binari interrotti di tali località di servizio, nonché gli enti che li delimitano, devono essere sempre esplicitati nelle relative comunicazioni registrate e, ove previsto, anche nel programma o nell'orario di servizio.

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 sul posto 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 sul posto 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.

Nelle località di servizio telecomandate da DCO non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.

- 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 del Titolare dell'interruzione, nonché per la sua concessione. Per le interruzioni programmate in 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 dal Titolare dell'interruzione la richiesta di conferma dell'interruzione¹¹, prima di concederla¹² deve avvisare verbalmente tutte le stazioni interessate del tratto da interrompere eventualmente presenziate sul posto.

Le stazioni eventualmente presenziate sul posto 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.).

Il Regolatore del Posto Centrale, prima di concedere l'interruzione al Titolare dell'interruzione richiedente, deve comandare l'inibizione all'apertura dei segnali che immettono nel tratto interrotto; qualora ciò non fosse possibile, deve vincolare con comunicazione registrata al proprio nulla osta la partenza dei treni da opportuna stazione.

- 24.6** L'interruzione programmata può avere di fatto inizio 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 trattenuti 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 Titolare dell'interruzione.

¹¹ Confermate interruzione linea fra e ... come da programma n. ... del ... (o come da programma n. ... previsto in orario).

¹² 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 ...

- 24.8** Quando il Titolare dell'interruzione 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.

- 24.9** Il Titolare dell'interruzione deve avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente interessato. I rapporti fra il T.I. e il personale che utilizza l'interruzione devono avvenire nel rispetto delle specifiche procedure emanate a parte.

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 il Titolare dell'interruzione di cui al comma 24.4, al quale è stata concessa l'autorizzazione stessa.

- 24.10** Spetta al Regolatore della circolazione che concede l'interruzione accertare preventivamente, la libertà della tratta da interrompere, scambiando quando occorra i necessari dispacci con le altre stazioni presenziate sul posto interessate.

- 24.11** Il Titolare dell'interruzione, almeno 5 minuti prima del termine dell'interruzione, deve trasmettere al Regolatore della circolazione il nulla osta¹³ 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 sul posto 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 Tecnica.

Il Regolatore della circolazione del Posto Centrale, ricevuta la comunicazione registrata di nulla osta alla ripresa della circolazione dal Titolare dell'interruzione, deve togliere l'inibizione all'apertura dei segnali; diramerà inoltre la riattivazione alle eventuali stazioni cui era stato notificato l'annuncio di interruzione.

- 24.12** Quando eccezionalmente per motivi di forza maggiore il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, il Titolare dell'interruzione 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, il Titolare dell'interruzione deve 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.

¹³ NULLA OSTA RIPRESA CIRCOLAZIONE LINEA FRA E DALLE ORE

24.13 Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, il Titolare dell'interruzione 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..."

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, dal Titolare dell'interruzione 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 al comma 24.6.
- 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 o di una stazione eventualmente presenziata sul posto che per primo 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 sul posto del tratto interrotto (interruzione accidentale).

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

L'avviso di interruzione deve essere esteso con comunicazione verbale al Coordinatore Gestione Circolazione.

Il Regolatore della circolazione che ha provveduto ad arrestare la circolazione deve avvisare l'agente della manutenzione competente con comunicazione registrata dell'interruzione accidentale del o dei binari della linea o della località di servizio.

I Regolatori della circolazione delle stazioni estreme del tratto interrotto devono intervenire per tutte le disposizioni di movimento che si rendessero necessarie in dipendenza dell'interruzione accidentale della linea. In attesa di interventi superiori, il Coordinatore Gestione Circolazione ed i Regolatori della circolazione delle anzidette stazioni devono prendere accordi fra loro e con le altre stazioni

interessate, nonché con gli altri agenti interessati, per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.

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 fra due stazioni limitrofe d'iniziativa del Regolatore della circolazione del Posto Centrale (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 sul posto.

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 o per altre esigenze tecniche (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 della formula 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 sul posto.

24.20 Tutti o parte dei dispacci previsti nel presente articolo possono essere sostituiti con intese verbali in presenza di particolari attrezzature tecniche in base a norme specifiche emanate dalla Direzione Tecnica in relazione ai tipi di impianto.

24.21 Nel caso di interruzioni riguardanti i binari di una località di servizio impresenziata, il Regolatore della circolazione del Posto Centrale, prima di concedere l'interruzione, che deve intendersi in ogni caso limitata entro le traverse limite del binario in soggezione, deve, al fine di proteggere il binario interrotto, comandare l'inibizione apertura segnali su entrambi i lati della stazione.

Il Titolare dell'interruzione, ricevutane la concessione deve, prima di utilizzare l'interruzione, provvedere a far applicare il dispositivo di corto circuito al fine di assicurare l'occupazione del binario per tutta la durata dell'interruzione, oppure, ove esistenti, azionare i particolari dispositivi di occupazione.

L'inibizione apertura segnali potrà essere rimossa dal Regolatore della circolazione del Posto Centrale, in occasione di arrivi e partenze di treni sui binari rimasti in esercizio, dopo aver acquisito la certezza della regolarità dell'itinerario. L'inibizione deve essere subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.

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** In caso di guasto ai sistemi di blocco, la circolazione dei treni può avvenire:
- a) previo accertamento, a cura del Regolatore della circolazione, della libertà da veicoli del tratto di linea interessato, oppure
 - b) con marcia a vista, a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sul tratto di linea interessato.

In particolare, sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono distanziati con marcia a vista salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite dall'apposita Istruzione nelle quali la circolazione deve essere regolata accertando la libertà del tratto di linea interessato procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno circolato.

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico conta-assi, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono distanziati, secondo quanto stabilito dall'apposita Istruzione, accertando la libertà del tratto di linea interessato procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno circolato.

Il ricorso alle predette modalità di circolazione è disciplinato nelle apposite Istruzioni.

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

26.3 In caso di guasto delle telecomunicazioni il servizio può continuare purché i segnali possano essere regolarmente disposti a via libera; nel caso in cui ciò non risultasse possibile la circolazione deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto.

Sulle linee a semplice binario, 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 I Regolatori della circolazione, in relazione al servizio da svolgere, devono tenersi informati sulla marcia reale dei treni.

Quando un treno è in ritardo l'Agente di condotta ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso.

- 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** Il Regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anomalità alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta interessato. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il Regolatore della circolazione deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno e per l'eventuale soccorso dell'Agente di condotta.
- 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. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di una fermata o di un punto di evacuazione e soccorso.
- 28.5** Quando il personale dei treni 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 dell'anormalità. Il personale dei treni deve inoltre comunicare, prima possibile, l'evento al Regolatore della circolazione interessato, fornendo tutti i possibili elementi utili ed in particolare:
- a) il ruolo di chi chiama e il numero del proprio treno;
 - b) il punto di arresto (segnale, progressiva chilometrica, località di servizio, punto singolare della linea come individuato nel RS, opera d'arte, galleria, ecc.);
 - c) la descrizione sintetica dei fatti accaduti, degli eventuali passeggeri coinvolti, dell'entità dei danni all'infrastruttura e al materiale rotabile e dell'eventuale coinvolgimento di treni di merci pericolose;
 - d) gli eventuali altri treni interessati dall'anormalità;
 - e) la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento;
 - f) in caso di coinvolgimento di treni di merci pericolose:
 - il numero e la posizione dei veicoli coinvolti;
 - il tipo di merce interessata (numero ONU e numero identificativo di pericolo);
 - l'eventuale presenza di ostacoli intorno al carro incendiato;
 - lo stato del luogo: vicinanza di edifici o altre strutture;
 - la descrizione delle caratteristiche ambientali (morfologia del terreno, presenza di corsi di acqua, di abitazioni, di scuole, di ospedali, di impianti industriali, ecc.) e della situazione meteorologica (presenza e direzione del vento, pioggia, neve);
 - eventuali dettagli sugli effetti dell'incidente verificatosi (ad esempio: avarie al materiale rotabile, rilascio di liquidi o gas, incendi, ecc.);
 - altre eventuali informazioni utili desumibili dalle "istruzioni scritte" previste dal RID;
 - g) ogni altra notizia ritenuta utile.

In tale evenienza, ove necessario, l'Agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.

- 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 – Sobbalzi e rottura rotaia

Le norme relative a “Sobbalzi e rottura rotaia” sono contenute nel comma 12.2.

Parte Terza – 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 anomalia 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.

- 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 successivi a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell'anomalia precedentemente segnalata.

L'Agente di condotta, percorso il tratto indicato nella prescrizione, qualora non abbia rilevato la presenza di persone o animali di grossa taglia, ne dovrà informare tramite comunicazione registrata il Regolatore della circolazione di giurisdizione, che potrà disporre per la cessazione della prescrizione.

Le procedure di cui alla presente Parte devono essere adottate anche nel caso di presenza, lungo la linea, di persone estranee all'esercizio ferroviario ma autorizzate per situazioni di emergenza

Parte Quarta - Retrocessione dei treni

- 28.10** Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali in seguito ad autorizzazione del Regolatore della circolazione di giurisdizione.

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 potrà essere autorizzata solo per il caso di cui al comma 28.11, prescrivendo all'Agente di condotta la marcia a vista su tutti i PL incontrati dal treno in retrocessione;
- 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.

Un treno che debba retrocedere in una "stazione porta" deve essere autorizzato dal DCO; questi, prima di concedere l'autorizzazione, deve avvisare verbalmente il DM ed ottenere da quest'ultimo la conferma con comunicazione registrata: "DCO ... PREDISPOSTO ITINERARIO DI ARRIVO PER RETROCESSIONE TRENO ... CON SEGNALE DI PROTEZIONE A VIA IMPEDITA".

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.

In questo caso, l'agente di condotta deve richiedere al Regolatore della circolazione 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 PREZENZIATO".

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 ...". Nel caso in cui il ricovero avvenga in una "stazione porta" il DM, a sua volta, darà avviso dell'avvenuto ricovero al DCO con comunicazione registrata.

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, 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. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico, la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1400 m ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salvo autorizzazione in contrario da parte del Regolatore della circolazione interessato.

Parte Quinta - Spezzamento dei treni

28.17 Soppresso

28.18 In caso di spezzamento di un treno, l'Agente di condotta deve comunicare l'anormalità al Regolatore della circolazione ai sensi dell'articolo 25 del RS FDG e disporre per l'immobilizzazione e la protezione dei veicoli ai sensi del RS.

28.19 Il Regolatore della circolazione che per primo viene a conoscenza dello spezzamento di un treno deve subito dare avviso con apposita comunicazione registrata al Regolatore della circolazione della stazione limitrofa.

28.20 Se le condizioni degli organi di attacco lo permettono, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele e secondo le procedure interne dell'impresa ferroviaria interessata.

28.21 Una volta ricongiunto, il treno può riprendere la marcia previa autorizzazione ai sensi dell'art. 25 RS FDG.

28.22 Non potendosi effettuare il ricongiungimento, l'impresa ferroviaria deve disporre per il ricovero nella stazione limitrofa delle due parti del treno.

28.23 Il recupero della parte lasciata in linea deve avvenire secondo le procedure per il soccorso.

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 Sesta - 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 Coordinatore Gestione Circolazione ed il referente accreditato dell'impresa ferroviaria; quest'ultimo, se necessario e d'intesa con il Coordinatore Gestione Circolazione, deve 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 sul posto.

Il Regolatore della circolazione, sulla base delle informazioni ricevute dal Coordinatore Gestione Circolazione, 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.

Parte Settima – Circolazione in galleria

28.26 Nel caso in cui siano state riscontrate cattive condizioni di respirabilità in galleria, l'agente di condotta ne deve dare tempestiva comunicazione al Regolatore della circolazione che deve provvedere ad avvisare il Coordinatore Gestione Circolazione e l'agente della manutenzione per l'adozione delle azioni necessarie. In ogni caso deve essere inibito l'invio di treni a trazione termica.

28.27 Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. La percorribilità della galleria può essere ripristinata solo dopo benessere dell'agente della manutenzione.

Parte Ottava - Indebito superamento a via impedita dei segnali fissi (SPAD) o incidenti e inconvenienti di esercizio.

28.28 Il Regolatore della circolazione, allorché rilevi un evento attribuibile all'operato del personale delle IF addetto alla condotta di treni e manovre, deve:

- a) arrestare o richiedere l'arresto del treno o della manovra qualora non fossero già fermi;
- b) notificare con comunicazione registrata l'evento all'Agente di condotta;
- c) attivare gli avvisi e i flussi di comunicazione previsti dalle norme di esercizio e dalle procedure di FDG.

Qualora l'evento avvenga in linea oppure in una località di servizio diversa da una stazione, il Regolatore della circolazione che notifica l'evento all'Agente di condotta dovrà provvedere a vincolare la ripresa della marcia al proprio nulla osta.

28.29 Il personale che ha notificato l'evento provvederà a far pervenire l'avviso dell'accaduto al Coordinatore Gestione Circolazione e resterà in attesa di disposizioni da parte del Coordinatore Gestione Circolazione.

28.30 Il Coordinatore Gestione Circolazione, ricevuta notizia dell'evento, si dovrà interfacciare immediatamente con il Referente accreditato dell'IF per comunicare l'evento.

28.31 Il Referente accreditato dell'IF, assunte le informazioni necessarie, dovrà provvedere in tempi brevi alla sostituzione del personale.

Tuttavia, previa comunicazione al Coordinatore Gestione Circolazione, il Referente accreditato dell'IF potrà, valutato lo stato psico-fisico dell'Agente di condotta coinvolto, in coerenza con quanto previsto dal SGS della propria IF:

a) in caso di arresto in stazione, richiedere all'Agente di condotta l'esecuzione delle manovre per il ricovero del materiale;

b) in caso di arresto in piena linea, disporre la prosecuzione del treno fino alla prima località di servizio utile, indicata dal Coordinatore Gestione Circolazione, purché il SSB sia presente e regolarmente inserito ed efficiente.

Il Referente accreditato dell'IF dovrà dare apposita comunicazione registrata delle decisioni assunte.

28.32 In ogni caso, il Coordinatore Gestione Circolazione, se i tempi di sostituzione del personale risultassero incompatibili con le esigenze di circolazione, o in assenza delle determinazioni da parte del Referente accreditato dell'IF, potrà adottare le procedure per lo sgombero della linea.

28.33 Il Coordinatore Circolazione indicherà al personale di FDG che ha provveduto alla notifica dell'evento all'Agente di condotta le determinazioni dell'IF e le decisioni assunte.

28.34 I commi precedenti non si applicano qualora il segnale si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale. In tal caso, per la ripresa della corsa l'Agente di condotta dovrà essere autorizzato dal Regolatore della circolazione con apposita prescrizione.

Parte Nona - Prolungata sabbiatura

28.35 I casi in cui l'Agente di condotta, per necessità contingenti, effettui o rilevi una prolungata operazione di sabbiatura manuale o automatica, devono essere tempestivamente comunicati al Regolatore della circolazione, con comunicazione registrata, specificando con la maggiore precisione possibile la progressiva chilometrica in cui è avvenuta tale operazione. Il Regolatore della circolazione deve provvedere all'arresto della circolazione sul binario interessato e alla richiesta di intervento dell'agente della manutenzione.

Parte Decima - Malore dell'agente di condotta

28.36 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.

Parte Undicesima: evento sismico

28.37 Nel caso in cui il DCO riceva segnalazione del verificarsi di un evento sismico, da parte del personale e/o dell'avviso di allerta degli enti territoriali competenti, deve:

- "con immediatezza" arrestare i treni circolanti in zona contrassegnata in fiancata dei Fascicoli Linea con colore VERDE (Zona Verde), cosiddetta sicura, ed a treno fermo dare disposizioni al personale del treno;
- avvisare il personale dei treni circolanti in zona contrassegnata in fiancata dei Fascicoli Linea con colore ARANCIONE (Zona Arancione), ed ordinare verbalmente:
 - a. la prosecuzione della corsa, con marcia a vista, non superando la velocità di 30 km/h, fino al raggiungimento della Zona Verde, cosiddetta sicura; il personale del treno raggiunta la Zona Verde a treno fermo contatterà il DCO per ricevere disposizioni.
 - b. se essenziale, "con immediatezza" l'arresto del treno, e comandare opportuna retrocessione con prosecuzione della corsa, con marcia a vista, non superando la velocità di 30 km/h, fino al raggiungimento della Zona Verde, cosiddetta sicura; il personale del treno raggiunta la Zona Verde a treno fermo contatterà il DCO per ricevere disposizioni.

28.38 Nel caso in cui il personale del treno al verificarsi di un evento sismico, non ha ricevuto alcuna comunicazione da parte del DCO e ne abbia avuto percezione deve:

- se circolante con un treno in zona contrassegnata in fiancata dei Fascicoli Linea con colore VERDE (Zona Verde), cosiddetta sicura, "con immediatezza" arrestare il convoglio, ed a treno fermo informare il DCO fornendo le informazioni previste al comma 3. Parte prima – Principi generali e ricevere disposizioni.
- se circolante con un treno in zona contrassegnata in fiancata dei Fascicoli Linea con colore ARANCIONE (Zona Arancione), proseguire la corsa, con marcia a vista, non superando la velocità di 30 km/h, fino al raggiungimento della Zona Verde, cosiddetta sicura, ed a treno fermo informare il DCO fornendo le informazioni previste al comma 28.5 Parte prima – Principi generali. Nel percorrere il tratto ricadente in Zona Arancione, chiamerà il DCO, reiterando la chiamata, al fine di informarlo e ricevere eventuali disposizioni.

28.39 Inoltre, nella fiancata dei Fascicoli Linea è riportato il segno convenzionale del cippo puntuale sicuro, ricadente in Zona Arancione, comunque da considerare come Zona Verde, cosiddetta sicura, dove è possibile arrestare il treno.

E' vietato arrestare il treno in corrispondenza di ponti, viadotti, gallerie, trincee e passaggi a livello.

Nella 10^a Colonna delle fiancate dei Fascicoli Linea sono riportati i segni convenzionali citati.

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, che stabilisce la modalità più idonea per l'attività in questione, secondo quanto stabilito nel PIR.

Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati mezzi di trazione o treni circolanti a seguito del treno da soccorrere, sulla base di accordi tra il Coordinatore Gestione Circolazione e il Referente accreditato dell'IF.

- 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 al Coordinatore Gestione Circolazione per gli adempimenti di competenza.

L'agente di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se il problema permane, deve fare richiesta di soccorso entro il tempo stabilito nel PIR, con le modalità di cui al comma 29.3; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare con comunicazione registrata le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso. Se entro il suddetto tempo stabilito il Regolatore della circolazione non ha ricevuto ulteriori informazioni dall'Agente di condotta (richiesta di soccorso con comunicazione registrata o disdetta verbale) deve ordinare con comunicazione registrata all'Agente di condotta di non muoversi in nessuna direzione.

- 29.3** La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati¹⁴ 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 che ha richiesto soccorso, deve provvedere a esporre o far esporre, in punto opportuno, di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per il convoglio 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 al Coordinatore Gestione Circolazione 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 sul posto, trasmettendole il dispaccio:
- FORMULA N. 14 – TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM - CHIESTO SOCCORSO (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc.) e prendere con la stazione stessa gli eventuali accordi del caso.
- 29.7** Per l'invio del convoglio di soccorso deve essere effettuato un treno straordinario, ad eccezione del caso di cui al comma 29.15. Il convoglio di soccorso deve essere inoltrato in linea da una delle località di servizio attigue al binario occupato. Il Regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso deve autorizzare il convoglio di soccorso di iniziativa, o deve darne incarico al Regolatore della circolazione della località di servizio dalla quale viene effettuato l'inoltro.
- 29.8** Il Regolatore della circolazione che invia il convoglio di soccorso sul binario occupato deve impartire, con comunicazione registrata, le necessarie istruzioni all'Agente di condotta del convoglio di soccorso stesso, che circola in ogni caso come treno, come di seguito precisato.

Invio del mezzo di soccorso in coda al treno fermo

- 29.9** Il Regolatore della circolazione deve notificare all'Agente di condotta del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

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

¹⁴ Treno (numero) tonn (massa del treno) fermo per guasto (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per svio, investimento, ecc.) prossimità km (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di). Occorre soccorso (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;
- PARTITE DA ... CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA; MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA;
- PROSEGUITE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (RdC di giurisdizione).

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

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;
- AVANZATE FINO AL PBA ... (segnale di blocco intermedio che protegge la sezione del treno occupata dal treno da soccorrere) RISPETTANDO L'ASPETTO DEI SEGNALE;
- DAL SEGNALE ... (segnale di blocco intermedio che protegge la sezione del treno occupata dal treno da soccorrere) DISPOSTO A VIA IMPEDITA; MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE DI ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (RdC di giurisdizione).

Invio del mezzo di soccorso in testa al treno fermo

29.10 Il Regolatore della circolazione, dopo aver accertato che il treno precedente quello fermo in linea è giunto nella propria località di servizio, deve notificare all'Agente di condotta del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FR.-\ ... E ...;
- PARTITE DA ... CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA;
- MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA;
- PROSEGUITE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (RdC di giurisdizione).

Operazioni tecniche propedeutiche alla ripartenza

29.11 In tutti i casi di soccorso, all'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso.

29.12 Al termine delle operazioni tecniche necessarie, l'Agente di condotta del treno soccorso ne darà comunicazione al Regolatore della circolazione della località verso cui è diretto: "TRENO SOCCORSO N COMPLETATE OPERAZIONI PROPEDEUTICHE ALLA RIPARTENZA. RICHIESTA AUTORIZZAZIONE AL MOVIMENTO DI RETROCESSIONE/ALLA RIPRESA DELLA MARCIA VERSO ...".

L'Agente di condotta del treno unito rispetterà le prescrizioni di movimento in suo possesso per la tratta e il senso di marcia interessati, unitamente a quelle ulteriori notificate dal Regolatore della circolazione all'atto dell'autorizzazione alla ripresa della corsa.

Il numero del treno unito è quello del treno soccorso.

29.13 Nel caso di prosecuzione verso la stazione successiva, nel senso della marcia del treno soccorso, il treno, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dal Regolatore della circolazione ("TRENO N SIETE _AUTORIZZATO A RIPRENDERE LA MARCIA") riprenderà la marcia secondo le norme comuni.

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

Soccorso con treno a seguito

29.15 È consentito il soccorso di un treno viaggiatori fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora esistano le seguenti condizioni:

- a) assenza di guasti o anomalie al blocco elettrico, ai sistemi di segnalamento e protezione della marcia, già a conoscenza del personale del treno o del Regolatore della circolazione;
- b) entrambi i convogli siano di materiale ordinario. In caso contrario la possibilità del soccorso è ammessa solo se prevista dalle procedure delle IF coinvolte;
- c) la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15‰;

29.16 Il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra il Coordinatore Gestione Circolazione e i Referenti accreditati delle IF interessate che indicheranno anche la località di servizio fino alla quale i due convogli devono viaggiare uniti.

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

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

Trasbordo

- 29.19** Il trasbordo può essere effettuato, previ accordi tra il Referente accreditato dell'IF e il Coordinatore Gestione Circolazione con un altro treno sullo stesso binario.
- 29.20** Il trasbordo in linea dei viaggiatori su un altro treno attiene esclusivamente all'ambito di competenza delle IF che devono definire specifiche procedure interne che comprendano anche la preventiva verifica, da parte del personale delle IF interessate, di tutte le condizioni di sicurezza (utilizzabilità della sede ferroviaria per la discesa dei viaggiatori, condizioni ambientali in cui si effettua il trasbordo, ecc.) per i viaggiatori e per il personale dei treni. Le comunicazioni all'Agente di condotta del treno soccorritore fra cui, in particolare, il punto di fermata di quest'ultimo più adatto allo scopo e le modalità di avvicinamento, sono disciplinate dalle specifiche procedure delle IF interessate.
- 29.21** Il treno soccorritore deve essere inoltrato sul binario occupato con le procedure del soccorso di cui ai commi precedenti; inoltre il Regolatore della Circolazione deve autorizzare all'Agente di Condotta del treno soccorso il trasbordo con comunicazione registrata "ADC TRENO ... AUTORIZZO OPERAZIONI DI TRASBORDO".
- 29.22** Le IF devono prevedere delle procedure interne finalizzate all'accertamento, prima della richiesta di autorizzazione alla ripresa della corsa a conclusione delle operazioni di trasbordo, che la sede ferroviaria sia libera da persone, attrezzature o altri ostacoli.
- 29.23** La ripresa della corsa del treno su cui sono stati trasbordati i viaggiatori può avvenire solo dopo autorizzazione, con comunicazione registrata, del Regolatore della circolazione interessato all'Agente di condotta del treno soccorritore, integrata con eventuali ulteriori prescrizioni occorrenti relative alla circolazione in linea.

Art. 30 SOSPENSIONE DAL SERVIZIO SULLE LINEE

- 30.1** Sulle linee appartenenti all'infrastruttura regionale FDG sono previsti in orario dei periodi di sospensione, durante i quali non circolano treni, le stazioni e i posti sono impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura.
- Il personale del servizio movimento può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione e il suo arrivo nella stazione successiva.
- 30.2** Durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi.
- 30.3** Le specifiche procedure per la ripresa della circolazione sono disciplinate dalla Direzione Tecnica, tenuto conto delle particolarità delle linee e delle località di servizio interessate.

ALLEGATI

Allegato 1 – Modalità per lo scambio delle comunicazioni verbali registrate

Le comunicazioni fra il RdC e l'AdC inerenti alla sicurezza della circolazione possono essere scambiate in forma verbale registrata nei casi e alle condizioni di seguito indicate.

1. Condizioni tecniche

Per l'applicazione delle presenti istruzioni devono essere rispettate le seguenti condizioni tecniche:

- il Sistema Centrale di Registrazione (SCR) di FDG deve essere attivo e correttamente funzionante;
- la cabina di guida del convoglio deve essere dotata di apparecchiatura Cab-Radio efficiente o, in alternativa, deve essere prevista la dotazione di un telefono cellulare GSMR efficiente da utilizzare in caso di malfunzionamento dell'apparecchiatura Cab-Radio. La registrazione è da considerare attiva e correttamente funzionante solo nel caso di esistenza di un tono (bip) che verrà ricevuto nel corso della comunicazione.

2. Condizioni normative

2.1 Le prescrizioni di movimento e le altre comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione che possono essere notificate o trasmesse in forma verbale registrata sono organizzate in procedure contraddistinte da un codice alfanumerico e da una formula sintetica che in alcuni casi deve essere completata con i dati variabili. Le procedure inerenti a un medesimo contesto tecnologico-operativo sono individuate dalla stessa componente alfabetica del codice e sono introdotte da una stessa intestazione, che costituisce la formula da utilizzare come introduzione sia della comunicazione di notifica sia della risposta dell'interlocutore.

2.2 I Regolatori della circolazione e gli agenti di condotta dei treni durante il servizio, devono essere in possesso del "Riepilogo delle procedure" di cui al presente Allegato, recante le procedure applicabili in base alle caratteristiche infrastrutturali delle linee percorse.

2.3 L'intestazione deve essere sempre completata con i seguenti dati:

- sede e cognome del RdC;
- numero e data di effettuazione del treno;
- punto di fermata del treno;
- numero della procedura da applicare.

2.4 Per ciascuna procedura, nel "Riepilogo delle procedure" sono riportate le specifiche situazioni di esercizio, cui il RdC e l'AdC devono fare riferimento e le specifiche procedure operative da applicare.

2.5 L'agente che inizia la comunicazione, per ciascuna situazione di esercizio degradata, deve utilizzare la formula sintetica corrispondente alla procedura codificata, facendola precedere dalla corrispondente intestazione e completandola con gli eventuali dati.

La trasmissione deve essere eseguita in modo che possa essere correttamente compresa dall'agente ricevente. Quest'ultimo può, all'occorrenza, richiedere la ripetizione della trasmissione.

La comunicazione verbale registrata potrà considerarsi completata una volta che l'agente ricevente avrà ripetuto all'agente trasmittente l'intestazione e la formula sintetica, completata con i dati ricevuti.

2.6 La contemporanea notifica di più procedure non è ammessa.

2.7 Il RdC prima di attivare la comunicazione verbale registrata deve:

- assicurarsi che la registrazione sia attiva e correttamente funzionante;
- avvisare preventivamente l'AdC sull'utilizzo di tale procedura.

Qualora durante la trasmissione la comunicazione si dovesse interrompere, dopo l'eventuale ripristino della stessa si dovrà provvedere alla ripetizione dell'intera procedura.

2.8 In caso di guasto del SCR, le comunicazioni devono avvenire nelle forme e con i moduli tradizionali.

2.9 Nel caso di movimenti disposti con comunicazione verbale registrata nell'ambito di località di servizio il DCO/DM deve rimanere in comunicazione telefonica con l'AdC, limitatamente al movimento nell'ambito del PdS.

Nel caso di perdita del collegamento telefonico con il DCO durante la marcia nella zona di degrado, l'AdC, qualora non possa garantire la corretta esecuzione della procedura prescritta, dovrà arrestare il treno e mettersi nuovamente in contatto con il RdC. Il RdC invece, in caso di perdita della comunicazione, qualora rilevi anomalie nella marcia del treno dovrà provvedere per l'arresto del convoglio emettendo, se disponibile, la chiamata di emergenza.

2.10 Alle operazioni di riascolto delle comunicazioni verbali registrate scambiate tra il RdC e l'AdC può accedere solo il personale autorizzato per accertamenti e controlli nei casi previsti o espressamente autorizzati.

3. Riepilogo delle procedure

Nel "Riepilogo delle procedure" sono contenuti i gruppi di procedure codificate inerenti a un medesimo contesto tecnologico-operativo.

Allegato 2 – Determinazione degli incroci d'orario e di fatto

A) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO

Per la determinazione e gli l'indicazione degli incroci negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme.

I - Incroci relativi a treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio

1. Stazione intermedia del percorso di 2 treni sul semplice binario (Figura a)

Nella stazione intermedia C si indica l'incrocio nell'orario dei treni 1 e 2 qualunque sia l'intervallo di tempo esistente fra l'arrivo dell'uno e la partenza o transito dell'altro.

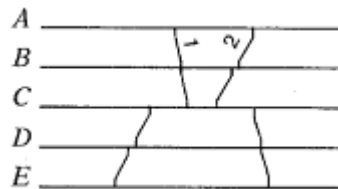


Figura a)

2. Stazione origine o termine di corsa di uno dei treni (Figure da b) a d)

Nei casi in appresso precisati si indica nell'orario del treno 2 l'incrocio con il treno 1 quando fra l'ora di arrivo o di passaggio del treno 1 e quella di partenza o di passaggio del treno 2 intercorre un intervallo di tempo minore o uguale a 60 minuti. Nessuna indicazione di incrocio nell'orario del treno 1.

Caso b) – stazione C di passaggio del treno 1 e di origine del treno 2

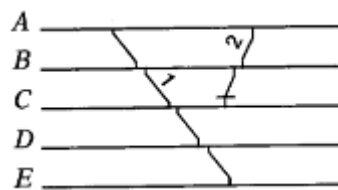


Figura b)

Caso c) – stazione termine di corsa del treno 1 e di passaggio del treno 2

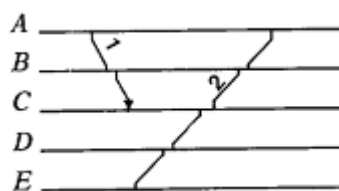


Figura c)

Caso d) stazione di termine di corsa del treno 1 e di origine del treno 2

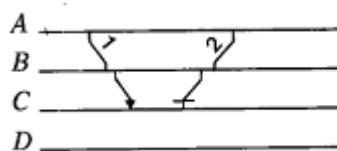


Figura d)

II – Incroci relativi a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio

Nel caso di cui al punto 1 del precedente paragrafo I (stazione intermedia del percorso), l'indicazione d'incrocio esposta nell'orario del treno straordinario non compreso in orario vale per indicare che anche l'altro treno è soggetto a vincolo di incrocio. Nei rimanenti casi del predetto paragrafo I, se lo straordinario non compreso in orario è il treno 2 valgono le stesse norme previste per i treni compresi in orario; se lo straordinario è invece il treno 1, nell'orario del treno stesso si deve esporre l'annotazione "treno 2 incrocia in C il treno 1".

III – Treni che modificano l'orario di altri treni – Treni incompatibili

Il numero dei treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per le indicazioni degli incroci in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

B) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI DI FATTO

Indipendentemente dagli incroci che vengono indicati in orario, si determina in una stazione un incrocio di fatto quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa dei treni venga a crearsi nella stazione stessa, nell'intervallo di 15 minuti, una delle situazioni di circolazione già previste dal precedente paragrafo I per gli incroci d'orario.

Tali situazioni possono determinarsi:

- nella stazione di origine di un treno per anticipo di corsa del medesimo o per ritardo di treno in senso opposto (figure b), d);
- nella stazione termine di corsa di un treno, per ritardo dello stesso o per anticipo di treno in senso opposto (figure c), d);
- nella stazione intermedia che, per limitazioni di percorso, di venga origine o termine di corsa di un treno (figure b), c), d).