



PREFAZIONE GENERALE all'Orario di Servizio

EDIZIONE 1963

aggiornata con

O.S. n. 1/1965 - 14/1965 - 18/1965 - 26/1967 - 56/1967 - 87/1967
17/1968 - 34/1968 - 35/1968 - 43/1969 - 51/1969 - 65/1969 - 85/1969
109/1969 - 16/1970 - 24/1970 - 38/1970 - 15/1971 - 28/1972 - 16/1973
26/1973 - 46/1973 - 14/1974 - 49/1976 - 15/1977 - 38/1978 - 6/1981
16/1982 - 14/1983 - 45/1983 - 18/1984 - 6/1985 - 22/1985 - 15/1986
8/1987 - 4/1988 - 2/1989 - 5/1991 - 24/1992 - 26/1994 - 10/1997
Disp. 06/2002 - 10/2002

REGISTRAZIONI DELLE MODIFICHE RIGUARDANTI LA P.G.O.S.

	Disposizioni	Data di entrata in vigore

INDICE

PREFAZIONE GENERALE ALL'ORARIO DI SERVIZIO

PARTE PRIMA

NORME GENERALI

CAPITOLO I

Orario di servizio

	Pag.
Art. 1 - Rete ferroviaria FS	19
» 2 - Orario di servizio e numerazione dei fascicoli	19
» 3 - Indicazioni e segni convenzionali riportati in orario	20
» 4 - Numerazione dei treni	29
» 5 - Soppresso	35
» 6 - Codice cliente	36
» 7 - Rapporti tra treni in caso di conflitti di circolazione	36
» 8 - Coincidenze	37
» 9 - Fermate facoltative e periodiche	37

CAPITOLO II

Composizione dei treni

Treni viaggiatori

Art. 10 - Normale composizione dei treni rispetto alle tracce assegnate	39
» 11 - Impiego di alcuni tipi di veicoli	39
» 12 - Declassazione carrozze	40

	Pag.
Art. 13 - Intercomunicazione veicoli in composizione	41
» 14 - Veicoli con attrezzature speciali	42
» 15 - Ubicazione dei veicoli	44
» 16 - Pulizia dei veicoli	44
» 17 - Alimentazione della condotta A.T. dei treni	45
» 18 - Incarrozzamento viaggiatori	45
» 19 - Compartimenti riservati	46
» 20 - Carrozze speciali	46
» 21 - Cartelli indicatori	46
» 22 - Mancanze e avarie alle carrozze della C.I.C.L.	49
» 23 - Soppresso	50
» 24 - Trasporto dei detenuti	50
» 25 - Veicoli in composizione ai treni viaggiatori	51

Treni merci

Art. 26 - Funzioni e composizione dei treni	51
» 27 - Utilizzazione dei treni	53
» 28 - Soppresso	54
» 29 - Trasporti militari	54
» 30 - Soppresso	55

Norme comuni ai treni viaggiatori e merci

Art. 31 - Disposizioni particolari riguardanti l'ubicazione di alcuni veicoli o trasporti	55
» 32 - Posto del capotreno	55
» 33 - Comunicazione treni straordinari ai posti di verifica	56
» 33 ^{bis} - Utilizzazione treni con funzioni diverse da quelle previste nel- l'Orario di Servizio	56

CAPITOLO III

Norme riguardanti mezzi di trazione, carri soccorso e veicoli speciali

Art. 34 - Locomotive e carri soccorso	57
» 35 - Carri con organi di repulsione vincolati ai telai dei carrelli e car- ri atti a trasporti eccezionali	58
» 36 - Carri gru, mezzi sgombraneve speciali, carri spartineve e simili	58

PARTE SECONDA**NORME TECNICHE DI ESERCIZIO****CAPITOLO IV****Gradi di prestazione****Prestazione delle locomotive e delle automotrici - Massa dei treni**

	Pag.
Art. 37 - Gradi di prestazione	59
» 38 - Prestazione delle locomotive	60
» 39 - Prestazione degli automotori e delle locomotive diesel ed elettriche di manovra in servizio ai treni	61
» 40 - Prestazione in multipla trazione delle locomotive, degli automotori e delle locomotive di manovra in servizio ai treni	61
» 41 - Soppresso	62
» 42 - Massa rimorchiata	62
» 43 - Locomotiva di rinforzo e riduzione della massa rimorchiata per intemperie od avarie accidentali	62
» 44 - Prestazione delle automotrici termiche	63
» 45 - Prestazione delle automotrici elettriche	65
» 46 - Computo della massa rimorchiata	69

CAPITOLO V**Norme tecniche per la composizione dei treni
di materiale ordinario - Locomotive**

Art. 47 - Locomotive in composizione	74
» 48 - Treni in semplice trazione -Treni spinti	74
» 49 - Doppia trazione per rinforzo	75
» 50 - Tripla trazione per rinforzo	75
» 51 - Locomotiva di spinta collegata con maglia sganciabile in corsa .	75
» 52 - Multipla trazione per invio	76
» 53 - Trazione multipla mista (TD -TE)	77
» 54 - Spinta in coda per avviamento	77
» 55 - Deroche in casi particolari	78

Materiale rimorchiato

	Pag.
Art. 56 - Formazione dei treni	78
» 57 - Treni per sgombro neve	78
» 58 - Circolazione e ubicazione nel treno dei mezzi di trazione inattivi in viaggio di trasferimento	79
» 59 - Soppresso	81

Massima composizione dei treni

Art. 60 - Massima massa e lunghezza massima del materiale rimorchiato	81
» 61 - Massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco	81

CAPITOLO VI**Velocità massima dei treni e delle locomotive isolate**

Art. 62 - Limiti di velocità	84
» 63 - Velocità massima ammessa dalla linea	84
» 64 - Velocità massima dei mezzi di trazione	86
» 65 - Limitazione della velocità dei treni rispetto alla ubicazione ed ai guasti delle locomotive, agli impianti fissi e ad altre particolarità di esercizio	89
» 66 - Velocità massima dei veicoli	95
» 66 _{bis} - Limitazioni di velocità per ragioni diverse	96

CAPITOLO VII**Norme per la frenatura dei treni****Definizioni e generalità**

Art. 67 - Gradi di frenatura delle linee	97
» 68 - Sistemi di frenatura e tipi di freno	97

Norme comuni ai vari sistemi di frenatura

Art. 69 - Massa frenata dei rotabili	99
» 70 - Massa dei treni agli effetti della frenatura (Massa da frenare) ..	100
» 71 - Massa frenata dei treni	101

	Pag.
Art. 72 - Determinazione della massa frenata occorrente ai treni - Velocità massima ammessa e norme varie	101
» 73 - Massima composizione ammessa dalla frenatura	104
Frenatura dei treni con freno continuo	
Art. 74 - Norme comuni	105
» 75 - Treni serviti da freno continuo tipo viaggiatori	107
» 75 ^{bis} - Norme particolari per i treni muniti di freno continuo serviti da rotabili equipaggiati con apparecchiature speciali di sicurezza circolanti sulle linee attrezzate con il blocco automatico a correnti codificate	108
» 75 ^{ter} - Norme particolari per treni muniti di freno continuo tipo viaggiatori serviti da rotabili equipaggiati con apparecchiature speciali di sicurezza (ERTMS/ETCS) circolanti sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema di comando e controllo della marcia dei treni (ERTMS/ETCS L2)	110
» 76 - Treni serviti da freno continuo tipo merci	110/1
» 77 - Treni serviti da frenatura continua mista	112
» 78 - Guasto del freno continuo - Spezzamento treni e arresto in linea	112
Frenatura a mano e parzialmente continua	
Art. 79 - Frenatura a mano	114
» 80 - Frenatura parzialmente continua	116
» 81 - Tabelle di frenatura	117
CAPITOLO VII bis	
Art. 81 ^{bis} - Rilevamento delle caratteristiche tecniche dei rotabili. Computo e verifica della frenatura. Emissione delle prescrizioni tecniche ..	134
CAPITOLO VIII	
Norme per il servizio con mezzi leggeri	
Art. 82 - Circolazione e composizione	136
» 83 - Norme di esercizio comuni ai treni di mezzi leggeri	138
» 84 - Norme da osservare nei casi di affollamento	140
» 85 - Norme particolari per le automotrici termiche	143
» 86 - Norme particolari per le automotrici elettriche	145
» 86 ^{bis} - Norme particolari per le automotrici elettriche gr. ALe 582, ALe 642, ALe 644, ALe 724, ALe 804 e relativi rimorchi Le 562, Le 682, Le 724 Le 763, Le 764 e Le 884	145

	Pag.
Art. 87 - Norme particolari per gli ETR di tutti i tipi	146
» 88 - Norme particolari per gli ETR 220, 240 e 250	147
» 89 - Norme particolari per gli ETR 300	148
» 89 _{bis} - Norme particolari per l'ETR 401	149
» 89 _{ter} - Soppresso	150
» 90 - Norme particolari relative agli impianti di condizionamento d'aria	150

CAPITOLO VIII BIS

Norme particolari per le locomotive accoppiate in comando multiplo

» 90 _{bis} - Treni di materiale ordinario	150/1
--	-------

CAPITOLO IX

Treni navetta

Art. 91 - Norme di esercizio	151
» 91 _{bis} - Disposizioni riguardanti le carrozze a due piani	155

CAPITOLO IX BIS

Norme sulle porte a comando automatico

Art. 91 _{ter} - Porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) ...	156
---	-----

CAPITOLO IX TER

Norme particolari di circolazione (NPC)

Art. 91 _{qualer} - Norme particolari di circolazione (NPC)	161/2
---	-------

CAPITOLO X

Norme generali di esercizio sulle linee a trazione elettrica

Art. 92 - Soppresso	162
» 93 - Soppresso	162
» 94 - Soppresso	162
» 95 - Soppresso	162
» 96 - Soppresso	162
» 97 - Soppresso	162
» 98 - Soppresso	162
» 99 - Soppresso	162
» 100 - Soppresso	162
» 101 - Soppresso	162
» 102 - Soppresso	162
» 103 - Soppresso	162

	Pag.
Art.104 - Soppresso	162
» 105 - Allagamento del binario	162
» 106 - Soppresso	162
» 107 - Soppresso	162
» 108 - Soppresso	162

CAPITOLO XI

Tradotte e manovre

Art.109 - Tradotte	163
» 110 - Manovre	163
» 111 - Mezzi di trazione utilizzabili per le manovre ed il soccorso ai treni	166
» 112 - Automotori, locomotive diesel ed elettriche di manovra	167
» 113 - Attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra	167

CAPITOLO XII

Tempi di percorrenza e perditempi per rallentamenti

Art.114 - Tempi di percorrenza	169
» 115 - Perditempi per rallentamenti	173

CAPITOLO XIII

Limite di carico dei carri - Massa per asse e per metro corrente Relativi regimi di velocità

Art.116 - Generalità	177
» 117 - Regimi di velocità - Indicazioni del limite di carico sui carri	179
» 118 - Classificazione delle linee F.S. in categorie in relazione al limite di carico	181
» 119 - Limitazioni e tabelle	183
» 120 - Limite di carico dei carri destinati a percorrere unicamente linee della rete F.S.	196
» 121 - Classificazione delle linee delle amministrazioni estere - Limite di carico per trasporti diretti all'estero	196
» 122 - Limite di carico per i trasporti provenienti dall'estero	196
» 123 - Eccezioni alle norme degli artt. 121 e 122	197

	Pag.
Art.124 - Massa per asse, massa per metro corrente e limite di carico dei carri destinati a circolare su linee di altre ferrovie e tranvie italiane	197

CAPITOLO XIV

Passo massimo e disposizioni particolari relative ai veicoli

Art.125 - Veicoli circolanti sulle linee delle ferrovie e tranvie italiane	205
--	-----

CAPITOLO XV

Eccedenze di sagoma

Art.126 - Profilo limite per il materiale rotabile e per il carico dei carri	208
» 127 - Limitazione della larghezza dei carichi	210
» 128 - Trasporto combinato codificato	212

CAPITOLO XVI

Trasporti aventi caratteristiche particolari

Art.129 - Trasporti eccezionali	214
» 130 - Soppresso	214
» 131 - Trasporti particolari su uno o più carri	214
» 132 - Trasporti di merci pericolose	217
» 133 - Trasporti di bestie feroci	217

CAPITOLO XVII

Passaggio dei rotabili sulle navi traghetto

Art.134 - Navi traghetto ed invasature	218
» 135 - Massa massima per asse ammessa sui binari delle navi traghetto	218
» 136 - Condizioni normali di ammissibilità dei veicoli sulle navi traghetto	218
» 137 - Condizioni eccezionali di ammissibilità dei veicoli sulle navi traghetto	220
» 138 - Esclusione di veicoli dalle navi traghetto	221
» 139 - Passaggio di veicoli normalmente esclusi	221
» 140 - Trasporto dei mezzi di trazione sulle navi traghetto	222

	Pag.
Art.141 - Trasporti eccezionali sulle navi traghetto	222
» 142 - Trasporto di merci pericolose sulle navi traghetto	223
» 143 - Circolazione delle navi traghetto	223
» 144 - Manovre di carico e scarico	224
» 145 - Assicurazione dei rotabili a bordo	226
» 146 - Tenuta dei veicoli durante la traversata	227
» 147 - Norme per il trasporto degli autoveicoli	228
» 148 - Inconvenienti di esercizio	229
» 149 - Responsabilità del comandante	229

ALLEGATI

Allegato I - Soppresso	233
Allegato II - Norme particolari per i treni effettuati con materiale non più utilizzato in servizio ordinario	234
Allegato III - Tabelle di prestazione degli automotori e delle locomotive di manovra in servizio ai treni	257
Allegato IV - Masse massime per asse ammesse sulla Rete F.S. e condizioni di ammissione	267
Allegato IV ^{bis} - Linee FS codificate per il traffico combinato	273
Allegato V - Uso dei telefoni e principali moduli per le prescrizioni ai treni e la registrazione dei fonogrammi citati nella pubblicazione (M.40, M.40a, M.100b, IE.6.03)	274/4
Allegato VI - Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica relative ai rapporti tra il personale del Movimento, degli Impianti Elettrici e dei treni - Estratto per il personale di condotta delle locomotive	279
Allegato VI ^{bis} - Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 KV relative ai rapporti tra il personale del movimento, degli impianti elettrici e dei treni - Estratto ad uso del personale di condotta delle locomotive	307
Allegato VII - Dispositivi di ausilio all'immobilizzazione dei treni in dotazione ai mezzi di trazione "staffe"	331
Allegato VIII - Attrezzaggio dei rotabili dotati di cabina di guida (locomotive, mezzi leggeri, ETR e vetture pilota) con apparecchiature per il controllo della marcia dei treni (SCMT, ETCS) o per il supporto alla condotta (SSC)	335

INDICE DELLE TABELLE

	Pag.
Tab. 1 - Numerazione delle Parti Generali compartimentali e dei Fascicoli Linee e/o dei Fascicoli Orario	19
» 2 - Soppressa	31
» 2 bis - Fasce numeriche per i treni merci ordinari e straordinari senza categoria	34
» 3 - Graduatoria d'importanza dei treni	36
» 4 - Soppressa	36
» 5 - Prestazione delle automotrici termiche	64
» 6 - Soppressa	65
» 7 - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 540, Ale 660 e Ale 840	65
» 8 - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 601 rapporto 34/50	65
» 8bis - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 601 rapporto 34/46	66
» 9 - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 803 rapporto 28/56	66
» 9bis - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 801 e Ale 940	66
» 9ter - Soppressa	66
» 9quater - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 644 e Ale 804	67
» 9quinquies - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 724	67
» 9sexies - Automotrici elettriche ALe 582	67
» 9septies - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 642	68
» 9octies - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 841	68
» 9nonies - Prestazione delle automotrici elettriche gr. ALe 426-506 .	68
» 10 - Carico convenzionale dei veicoli	70
» 11 - Soppressa	70
» 12 - Soppressa	70
» 13 - Masse virtuali dei mezzi di trazione in assetto di servizio .	71
» 14 - Masse in assetto di servizio: automotrici termiche e relativi rimorchi	71
» 15 - Masse in assetto di servizio: elettrotreni, automotrici elettriche e relativi rimorchi	72

	Pag.
Tab. 16 - Soppressa	77
» 17 - Soppressa	77
» 18 - Soppressa	77
» 19 - Soppressa	78
» 20 - Massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco - Treni di materiale ordinario trainato da locomotive e senza locomotive attive in coda	82
» 21 - Massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco - Treni di mezzi leggeri trainati da una locomotiva	83
» 22 - Massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco - Treni trainati da mezzi leggeri	83
» 23 - Soppressa	86
» 24 - Velocità massima delle locomotive diesel	86
» 25 - Velocità massima delle automotrici termiche e relativi rimorchi	87
» 26 - Velocità massima degli automotori	88
» 27 - Velocità massima delle locomotive elettriche	88
» 28 - Velocità massima degli elettrotreni, automotrici elettriche e relativi rimorchi	89
» 29 - Limitazioni di velocità relative alla ubicazione e disposizione dei mezzi di trazione	90
» 30 - Limitazioni di velocità relative a mezzi di trazione guasti	91
» 31 - Limitazioni di velocità per locomotive diesel ed elettriche, automotrici e loro rimorchi di testa con banco di manovra anteriore guasto	92
» 31 ^{bis} - Limitazioni di velocità per rotabili muniti di sospensioni pneumatiche inattive o guaste	92
» 31 ^{ter} - Limitazioni di velocità dei mezzi leggeri con A.A. (Aggancio Automatico), in caso di traino con locomotiva a mezzo del tenditore speciale di emergenza	93
» 32 - Limitazioni di velocità relative agli impianti fissi	94
» 33 - Limitazioni di velocità per trasporti su carri con bilico	95
» 34 - Velocità massima dei veicoli	96
» 35 - Gradi di frenatura e pendenze delle linee	97
» 36 - Percentuali minime di massa frenata nella parte rimorchiata ..	103
» 37 - Massa frenata dei veicoli di coda	104
» 38 - Massima composizione ammessa dalla frenatura	105

	Pag.
Tab. 38 ^{bis} - Soppressa	110
Tab. 38 ^{ter} - Soppressa	110
» A - Percentuali minime di massa frenata normalmente attribuita ai treni di materiale ordinario serviti da freno continuo	117
» B - (Quadro 1°) - Velocità massima assoluta ammessa per i treni serviti da freno continuo tipo viaggiatori	118
» B - Speciale (Quadro 1° bis) - Tabella speciale di frenatura per i treni muniti di freno continuo tipo viaggiatori, serviti da rotabili equipaggiati con ripetizione segnali, circolanti su linee attrezzate con il blocco automatico a correnti codificate...	119
» B - Speciale II (Quadro 1° ter) - Tabella speciale di frenatura per i treni muniti di freno continuo tipo viaggiatori, composti da Ale 601 con rimorchi ed ETR 240 - 250 - 300 equipaggiati con ripetizione segnali, dispositivo automatico di frenatura e frenatura elettrica, circolanti su linee attrezzate con il blocco automatico a correnti codificate	119
» B - Speciale III (Quadro 1° quater) - Tabella speciale di frenatura per i treni muniti di freno continuo tipo viaggiatori, composti di ETR 450, ETR 460, ETR 460P, ETR 470, ETR 480, ETR 500 e di materiale ordinario serviti da rotabili equipaggiati con ripetizione segnali e controllo di velocità circolanti su linee attrezzate con il blocco automatico a correnti codificate ed aventi grado principale di frenatura fino al IV compreso...	120
» B - (Quadro 2°) - Velocità massima assoluta ammessa per i treni serviti da freno continuo tipo merci	120
» B - Speciale (Quadro 2° bis) - Tabella speciale di frenatura per i treni muniti di freno continuo tipo merci, serviti da mezzi di trazione equipaggiati con ripetizione segnali, circolanti su linee con blocco automatico a correnti codificate	121
» B - (Quadro 3°) - Velocità massima assoluta ammessa per i treni serviti da freno a mano	121
» B - Tabella B Speciale ERTMS/ETCS L2 per treni serviti da freno continuo tipo viaggiatori circolanti su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema di comando e controllo della marcia dei treni (ERTMS/ETCS L2)	121/1

	Pag.
Tab C - (Quadro 1°) - Massa frenata dei veicoli serviti da freno continuo	122
» C - (Quadro 2°) - Massa frenata dei veicoli serviti da freno a mano	126
» C - (Quadro 3°) - Massa da frenare (reale) e massa frenata delle locomotive e degli automotori	127
» C - (Quadro 4°) - Massa da frenare (a vuoto) e massa frenata dei mezzi leggeri (elettrotreni, automotrici e loro rimorchi) .	128
» C - (Quadro 4° bis) - Massa da frenare e massa frenata dei mezzi leggeri elettrici muniti di freno autocontinuo	130
» D - Linee con grado di frenatura superiore al VI o con indice maggiore di 6	131
» 39 - Collegabilità e limite assi dei treni composti di mezzi leggeri elettrici ammessi in multiplo attacco	136
» 40 - Collegabilità e limite assi dei treni composti di mezzi leggeri termici ed elettrici	137
» 41 - Affollamento mezzi leggeri termici	140
» 42 - Affollamento mezzi leggeri elettrici	141
» 43 - Composizione massima e collegabilità in multiplo attacco delle automotrici termiche e relativi rimorchi	144
» 44 - Utilizzazione ETR su linee acclivi	146
» 44 ^{bis} - Soppressa	161
» 45 - Prestazione in tonnellate degli automotori e locomotive di manovra in servizio di manovra	165
» 46 - Tempi di percorrenza dei treni	170
» 47 - Perditempo per l'arresto e l'avviamento dei treni	173
» 48 - Perditempi in minuti per rallentamenti treni di materiale ordinario o di locomotive isolate	175
» 49 - Perditempi in minuti per rallentamenti treni di mezzi leggeri	176
» 49 ^{bis} - Categorie di linee	178
» 49 ^{ter} - Linee di categoria D ₄ sulle quali per i carri con carico superiore al limite in categoria C ₃ , vigono le restrizioni sotto indicate	183
» 49 ^{quater} - Soppressa	186

	Pag.
Tab. 50 - Linee di categoria C ₃ sulle quali, per i carri con carico superiore al limite in categoria B ₂ , vigono le restrizioni sotto indicate	187
» 51 - Linee di categoria B ₂ sulle quali, per i carri con carico superiore al limite in categoria A, vigono le restrizioni sotto indicate ..	192
» 52 - Soppressa	192
» 53 - Linee di categoria A sulle quali possono circolare i veicoli caricati fino al limite in categoria A con le seguenti restrizioni valevoli in ogni caso	193
» 54 - Linee che ammettono una massa per asse o massa per metro corrente inferiore a quella in categoria A	194
» 55 - Classificazione delle linee di raccordo intorno ai principali nodi ferroviari	195
» 56 - Soppressa	196
» 57 - Massa assiale, massa per metro corrente e limite di carico dei carri destinati a circolare su linee di altre ferrovie e tranvie italiane (Parte I e II)	199
» 58 - Restrizioni alla circolazione dei veicoli	206
» 59/A/B - Distanze minime orizzontali, in cm, da rispettare da ambedue i lati fra il profilo limite e le parti del carico	210
» 60 - Distanze minime orizzontali, in cm, da rispettare su ambedue i lati fra i carichi e le pareti laterali o gli stanti dei carri-scudo intermedi	212
» 61 - Altezza minima di parti del telaio per alcuni tipi di veicoli destinati all'imbarco	220
» 62 - Soppressa	
» 63 - Soppressa	
» 64 - Soppressa	
» 65 - Soppressa	
» 66 - Soppressa	
» 67 - Soppressa	
» 68 - Soppressa	
» 69 - Soppressa	
» 70 - Soppressa	

Tab. 71	- Soppressa	
» 72	- Soppressa	
» 73	- Soppressa	
» 74	- Soppressa	
» 75	- Soppressa	
» 76	- Soppressa	
» 77	- Soppressa	
» 78	- Soppressa	
» 79	- Soppressa	
» 80	- Soppressa	
» 81	- Soppressa	
» 82	- Soppressa	
» 83	- Prestazione dell'automotore gr. 213	258
» 83 ^{bis}	- Prestazione dell'automotore gr. 214	258
» 84	- Soppressa	259
» 84 ^{bis}	- Prestazione dell'automotore gr. 216	259
» 85	- Soppressa	259
» 86	- Prestazione della locomotiva diesel gr. 225	259
» 87	- Soppressa	260
» 88	- Prestazione della locomotiva diesel gr. 235 (0001-0017) ...	260
» 89	- Soppressa	260
» 89 ^{bis}	- Prestazione delle locomotive diesel gr. 245 serie (0001-0058) -(2001-2020)-(2101-2287)-(6001-6124)	261
» 89 ^{ter}	- Prestazione della locomotiva diesel gr. 245 (1001-1020) ...	262
» 90	-Prestazione delle locomotive elettriche gr. E321-E322-E323 E324	262
» 91	- Prestazione della locomotiva diesel gr. D141	263
» 92	- Prestazione della locomotiva diesel gr. D143	263
» 93	- Prestazione della locomotiva diesel gr. D145.1000	264
» 94	- Prestazione della locomotiva diesel gr. D145.2000	265
» 95	- Prestazione della locomotiva diesel gr. 255	266

PARTE PRIMA

NORME GENERALI

CAPITOLO I

ORARIO DI SERVIZIO**Art. 1****RETE FERROVIARIA FS**

La Rete delle FS è ripartita in Unità periferiche.

Art. 2**ORARIO DI SERVIZIO E NUMERAZIONE DEI FASCICOLI**

L'Orario di Servizio si compone: della Prefazione Generale (PGOS); del Fascicolo Circolazione Linee dell'Unità periferica, composto dalla Parte Generale compartimentale (solo nella versione ad uso del personale di terra) e da più Fascicoli Linee e/o Fascicoli Orario; della Scheda Treno, della Scheda Orario; dell'Orario Grafico e dei Quadri Orario.

Le norme per l'impiego della Scheda Treno e della Scheda Orario sono riportate nelle Istruzioni di servizio. Tali documenti sono utilizzabili solo sulle linee ove è ammesso l'anticipo di corsa dei treni con il rispetto delle sole indicazioni dei segnali e il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci. Sulle linee dove non esistono le condizioni anzidette devono essere utilizzati i Fascicoli Orario che possono essere contenuti anche all'interno di un FL relativo anche ad altre linee.

L'Unità centrale competente assegna i numeri dei Fascicoli Linee ad ogni Unità periferica dove essi sono in uso; il primo numero si riferisce alla Parte Generale compartimentale dell'Unità periferica medesima.

TABELLA 1**Numerazione delle Parti Generali compartimentali e dei Fascicoli Linee e/o dei Fascicoli Orario.**

Unità periferica	Dal	al	Unità periferica	Dal	al	Unità periferica	Dal	al
Torino	1	20	Genova	71	80	Napoli	121	130
Milano	21	40	Bologna	81	90	Bari	131	140
Verona	41	50	Firenze	91	100	Reggio C.	141	150
Venezia	51	60	Ancona	101	110	Palermo	151	160
Trieste	61	70	Roma	111	120	Cagliari	161	165

Art. 3**INDICAZIONI E SEGNI CONVENZIONALI RIPORTATI IN ORARIO****FIANCATE PRINCIPALI****1. Nella colonna «Località di servizio» sono indicate in carattere:**

MAIUSCOLO (neretto sottolineato): stazione capotronco.

MAIUSCOLO (neretto sottolineato a tratteggio): stazioni capotronco su linea a Dirigenza Unica rette normalmente da aiutante di movimento.

MAIUSCOLO (neretto): stazioni di diramazione (1).

Minuscolo (neretto): stazioni rette normalmente da dirigente movimento.

Minuscolo (neretto sottolineato): stazioni di linee a dirigenza unica, rette normalmente da aiutante di movimento.

Corsivo (chiaro grande): fermate provviste di binari d'incrocio o precedenza, o, sul doppio binario, di collegamento fra i binari di corsa, nelle quali incroci e precedenze possono effettuarsi solo in caso di deroghe autorizzate (Art. 26 R.C.T.).

Corsivo (chiaro piccolo): fermate sprovviste di binari d'incrocio o precedenza, o, sul doppio binario, di collegamento fra i binari di corsa.

Corsivo (chiaro piccolo sottolineato): fermate nelle quali i deviatori che immettono nei binari d'incrocio o precedenza, o, sul doppio binario, i deviatori delle comunicazioni che collegano fra loro i binari di corsa, sono immobilizzati.

MAIUSCOLETTO (chiaro): località ad uso esclusivo di servizio per le quali siano riportate in colonna orario le ore.

MINUSCOLO (chiaro): le altre località ad uso esclusivo di servizio per le quali non siano riportate in colonna orario le ore.

Con gli stessi caratteri sono indicate le località di servizio inserite nelle fiancate di linea.

Nella stessa colonna sono, inoltre, riportati:

● — Località di servizio, posto di comando di altra località limitrofa.

● — Località di servizio, posto satellite telecomandato.

P.L. Passaggio a livello.

P.L. ← Località che manovra il passaggio a livello.

P.L.A. Passaggio a livello automatico.

(1) Per le stazioni di diramazione rette normalmente da aiutante di movimento si usa lo stesso carattere aggiungendo opportuna annotazione.

2. Nella colonna «Posti di blocco» è esposto il numero, integrato eventualmente da lettere, dei posti di blocco elettrico manuale e conta-assi, o dei segnali di blocco elettrico automatico.

In quest'ultimo caso se il segnale di blocco è permissivo è esposta la lettera P seguita dal numero. Se il segnale è permissivo e protegge uno o più passaggi a livello è esposta la sigla P.L. seguita dal numero.

I segnali di blocco automatico ai quali può essere conferito temporaneamente carattere di permissività hanno un richiamo a seguito del numero cui corrisponde nota esplicativa in calce alla pagina.

3. Nella colonna «Indicazioni di servizio e protezione P.L.»:



Tratto di linea con blocco elettrico manuale.



Tratto di linea con blocco elettrico conta-assi.



Tratto di linea con blocco elettrico automatico.



Tratto di linea con blocco elettrico automatico a correnti codificate atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via.



Tratto di linea con blocco elettrico automatico a correnti codificate atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via con più di quattro codici.



Tratto di linea attrezzato con SCMT. Il segno convenzionale va riportato a destra della simbologia relativa al tipo di blocco; qualora la linea fosse attrezzata anche con BAcc, il segno convenzionale va riportato alla destra del segno relativo al BAcc. In corrispondenza della località di servizio in cui ha inizio o termine il SCMT, deve essere precisato, con nota in calce, l'ente di inizio o termine del SCMT stesso.



Tratto di linea attrezzato con SSC. Il segno convenzionale va riportato alla destra della simbologia relativa al tipo di blocco; qualora la linea fosse attrezzata anche con BAcc e/o SCMT il segno convenzionale va riportato alla estrema destra.

In corrispondenza della località di servizio dove ha inizio o termine il SSC, deve essere precisato con nota in calce l'ente (segnale, ecc) di inizio o termine del SSC stesso.



Stazioni e fermate munite di doppio segnalamento di protezione e partenza. Qualora la stazione sia munita di segnalamento plurimo di protezione e/o partenza, in corrispondenza di tale simbolo deve essere, inoltre, riportato un richiamo ed in calce alla pagina la relativa nota concernente:

- il numero dei segnali di partenza e/o di protezione, di cui è munita la stazione, e la destinazione e provenienza a cui tali segnali si riferiscono, quando esse sono più di una;
- le eventuali diverse funzioni svolte da segnale di protezione e/o di partenza (ad esempio: segnale di partenza esterno per una destinazione e di partenza interno per un'altra, ecc.).

Le ulteriori eventuali disposizioni devono essere riportate nelle "Norme e Disposizioni di carattere particolare" del Fascicolo Linee o Fascicolo Orario.



Stazioni e fermate munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, quando al segnale di partenza, unico oppure esterno, è accoppiato un segnale di avviso. Qualora la stazione sia munita di segnalamento plurimo di protezione e/o partenza, in corrispondenza di tale simbolo deve essere, inoltre, riportato un richiamo ed in calce alla pagina la relativa nota concernente:

- il numero dei segnali di partenza e/o di protezione, di cui è munita la stazione, e la destinazione e provenienza a cui tali segnali si riferiscono, quando esse sono più di una;
- le eventuali diverse funzioni svolte dal segnale di protezione e/o di partenza (ad esempio: segnale di partenza esterno per una destinazione e di partenza interno per un'altra, ecc.).

Le ulteriori eventuali disposizioni devono essere riportate nelle "Norme e Disposizioni di carattere particolare" del Fascicolo Linee o Fascicolo Orario.



Località munite di solo segnalamento di protezione di 1^a categoria.



Stazioni munite di segnale imperativo di blocco per la circolazione sul binario di destra.



Località munite di solo segnalamento di protezione di 1^a categoria con accoppiato segnale di avviso.



Stazioni munite di segnale imperativo di blocco per la circolazione sul binario di destra con accoppiato segnale di avviso.



Stazioni dotate di deviatori tallonabili a ritorno elastico munite di speciale segnalamento di 1^a categoria di protezione e di segnalamento di partenza.



Stazioni e fermate munite di segnale di protezione di 2^a categoria.



Segnale fisso di protezione normalmente disposto a via libera.



Località sprovviste di segnali fissi di protezione.



Segnale di attenzione o tavole di orientamento in precedenza a segnale di 2^a categoria.



Tratto di linea sul quale i frenatori debbono chiudere i freni di loro iniziativa.



Tratto di linea ove è annessa una locomotiva attiva in coda sgancia-

bile in corsa, con una o due (se è ammesso il doppio attacco) locomotive attive in testa.

△△△

Stazioni nelle quali sono vietate le manovre a spinta sui binari di corsa e su quelli non indipendenti dai binari stessi, nel verso delle punte del segno convenzionale.



Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza integrato da indicatore di direzione: **x** indica il numero esposto dall'indicatore per la direzione di partenza del treno.

Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale munito di indicatore di direzione.



Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza a candeliere senza indicatore di direzione: **x** indica il numero del segnale semplice che comanda l'istradamento a contare da sinistra, **y** indica il numero dei segnali semplici di cui è composto il segnale a candeliere. Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale a candeliere senza indicatore di direzione.



Località con presa d'acqua per rifornimento carrozze.



Località sede di officina carica accumulatori.



Località sede di verifica.



Stazioni atte al giro delle locomotive di qualunque lunghezza, aventi binari raccordati a triangolo o a stella.



Stazioni con piattaforma atta al giro delle locomotive; il numero indica il diametro della piattaforma in metri.



Stazioni con ponte a bilico: **x** indica la portata in tonnellate e **y** indica la lunghezza in metri.



Stazioni con rifornitore di acqua.



Stazioni con profilo limite per materiale mobile.



Località con posti di distribuzione benzina.



Località con posti di distribuzione carbone.



Località con posti di distribuzione gasolio.



Località con posti di distribuzione olio combustibile.



Località sede di ambulatorio medico o posto di soccorso F.S.



Località sede di Polizia Ferroviaria o Comando Carabinieri.

In corrispondenza delle stazioni nelle quali non esiste un binario che possa essere percorso senza limitazioni di velocità, rispetto a quella massima ammessa dalla linea, il segno:

- ∇^x Indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto fra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V., non deve essere superiore ad x (1).
- \wedge Indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto fra l'asse del F.V. e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore ad x (1).
- ∇^x / \wedge^x Indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, sia nel tratto fra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V., sia fra questo e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore ad x (1).
- ∇^x / \wedge Indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto fra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V., non deve essere superiore ad x e che la velocità massima ammessa sullo stesso binario fra l'asse del F.V. e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore ad y (1).

Per i bivi in piena linea viene esposto il segno ∇ per entrambi i sensi di marcia dei treni e ciò tanto se gli scambi deviati sono incontrati di punta quanto se sono incontrati di calcio.

I segni relativi alle limitazioni di velocità si espongono anche nella fiancata di linea (colonne "velocità massima") quando l'indicazione della riduzione di velocità non è fornita dai segnali fissi.

In corrispondenza dei passaggi a livello deve essere specificato il segnale da cui essi sono protetti. Nel caso di passaggi a livello automatici o con annuncio automatico, deve essere indicata la progressiva chilometrica del dispositivo di comando o di annuncio.

Segn. seguito dall'indicazione del tipo di segnale (es. part. o prot.) e della località in cui il segnale stesso è ubicato, o dal numero del segnale di blocco permissivo.

Disp. Com. Km. seguito dalla progressiva chilometrica del dispositivo di comando.

Disp. Annunc. Km. seguito dalla progressiva chilometrica del dispositivo di annuncio.

\blacksquare si usa in corrispondenza di ogni PL protetto da proprio segnale fisso. Esso va esposto per ogni PL ancorché la protezione sia realizzata dallo stesso segnale. Il contrassegno stesso deve essere

(1) Ai treni che dovessero essere ricevuti in binari che impongono maggiori limitazioni di velocità dovrà farsi, occorrendo, opportuna prescrizione.

seguito dalla progressiva chilometrica del segnale che realizza la protezione (es. ■□ Segn. Km. 3,480) (1).

Sulle fiancate di linea deve essere esposto in corrispondenza di ogni PL lo stesso contrassegno seguito però dalla progressiva del PL cui si riferisce (es PL. ■□ Km. 3,570).

■ si usa in corrispondenza di ogni P.L. senza barriere munito di segnali luminosi lato strada protetto lato ferrovia con apposito segnale fisso. Esso va esposto per ogni P.L. ancorché la protezione sia realizzata dallo stesso segnale.

Il contrassegno stesso deve essere seguito dalla progressiva chilometrica del segnale che realizza la protezione (es. ■■ Segn. Km. 13,480).

Sulle fiancate di linea deve essere esposto in corrispondenza di ogni P.L. lo stesso contrassegno seguito però dalla progressiva del P.L. cui si riferisce (es. P.L. ■■ Km. 13,570).

4. Nella colonna «Numero e capacità binari»:

In corrispondenza delle stazioni, sulle linee a semplice binario, deve essere indicato il numero dei binari, oltre quello di corsa, atti agli incroci ed al disotto, tra parentesi, la relativa lunghezza utilizzabile per il ricovero dei treni, espressa in metri. Se il numero dei detti binari è superiore a due in luogo del numero si espone l'indicazione «vari» e la lunghezza utilizzabile viene indicata solo per il binario più corto e per quello più lungo.


Per le linee a doppio binario, viene esposta soltanto l'indicazione della lunghezza utilizzabile dei binari di ricovero, relativa al binario più lungo e al binario più corto nel senso dei treni dispari, dei pari o di ambedue i sensi secondo che esistono binari di ricovero per i soli treni dispari o per i soli treni pari ovvero per gli uni e per gli altri. Quando poi esiste un solo binario di ricovero che serve tanto per i treni pari quanto per i treni dispari dovrà essere sovrapposto il numero «1» al numero che indica la lunghezza utilizzabile del binario, in ambedue i sensi.

FIANCATE PRINCIPALI PER LINEE ERTMS/ETCS L2

4 bis. Sulla fiancata principale delle linee con sistema ERTMS/ETCS L2 le indicazioni e i segni convenzionali sono modificati e/o integrati come di seguito indicato.

Colonna «Pendenza %»:

Le pendenze dei singoli tratti di linea espresse con un valore algebrico (negativo se il tratto è in discesa e positivo se il tratto è in salita).

(1) Quando tale segnale protegge più PL e porta accoppiato segnale di avviso, l'apposito segno convenzionale dell'avviso accoppiato () deve essere riportato di seguito e solo in corrispondenza del primo contrassegno.

Colonna «Località di servizio»:

- **PCF** (posto di cambio fase). La corrispondente progressiva chilometrica indica l'inizio del tratto neutro, mentre la lunghezza dello stesso, espressa in metri, è indicata dal numero posto accanto alla sigla PCF;
- **POC** (posto di cambio tensione). La corrispondente progressiva chilometrica indica l'inizio del tratto da percorrere a pantografo abbassato, mentre la lunghezza dello stesso, espressa in metri, è indicata dal numero posto accanto alla sigla POC. Le cifre 3 e 25 (o viceversa) distanziate da una freccia indicano il passaggio da una tensione all'altra;
- **RTB** (posti di rilevamento temperatura boccole). La sigla RTB è collegata alla relativa sigla PVB attraverso una linea tratteggiata terminante con una freccia;
- **PVB** (posti di verifica boccole);
- seg. Confine (segnale di confine tra linea con ERTMS/ETCS L2 e linea tradizionale);
- imb. gall. (denominazione): imbocco delle gallerie con lunghezza superiore a 500 metri.
- sb. gall. (denominazione): sbocco delle gallerie con lunghezza superiore a 500 metri.








Le sigle imb. gall e sb. gall. sono unite da una linea verticale in grassetto.

Le località di servizio ed i relativi enti (es. segnali imperativi) sono racchiuse all'interno di un'area tratteggiata.

Colonna «Numerazione segnali»:

Il numero del segnale.

Colonna «Segnalamento e blocco»

-  Segnale imperativo di fine sezione;
-  Segnale imperativo di località di servizio (Protezione o Partenza);
-  Segnale di confine tra linea con ERTMS/ETCS L2 e linea tradizionale;
-  Segnale di confine posto in uscita dalla linea ERTMS/ETCS L2 che fa da avviso ad un segnale successivo di prima categoria luminoso;
-  segnale di tratto neutro per cambio fase;
-  segnale di abbassamento pantografo per cambio tensione;
-  Tratto di linea con blocco radio (linea con ERTMS/ETCS L2).

Colonna «Giurisdizione RBC» :

Per ogni tratto di linea il corrispondente numero identificativo e di telefono del RBC di giurisdizione nonché il numero identificativo della Nazione in cui ha sede il RBC. La colonna è interrotta da una linea orizzontale in corrispondenza dei punti di cambio di giurisdizione del RBC.

Interconnessioni:

I tratti di linea relativi alle interconnessioni tra la linea con ERTMS/ETCS L2 e la linea tradizionale (e viceversa) sono evidenziati da una retinatura in grigio.

FIANCATE DI LINEA

5. Nella colonna «Velocità massima»:

- ▲ Rallentamenti compresi in orario.

6. Nella colonna «progressive chilometriche» è riprodotto anche lo schema della linea con la seguente simbologia:



Stazioni di testa con F.V. in testa.



Stazioni di testa con F.V. laterale.



Stazioni non di testa interessanti più linee parallele.



Fabbricati viaggiatori o di servizio, riportati a destra o sinistra della linea a seconda della ubicazione rispetto al senso di marcia del treno.



Tratti di linea a semplice binario.



Tratti di linea a doppio binario.



Tratti di linea a doppio binario attrezzati per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia (linea banalizzata).

6 bis. Indicazione e segni convenzionali relativi al binario illegale della linea e al binario di corsa illegale delle località di servizio:

Le indicazioni e i segni convenzionali devono essere riportati nel rispetto di quanto previsto nei precedenti commi salvo quanto di seguito indicato.

FIANCATA PRINCIPALE BINARIO ILLEGALE



Stazione con segnale di protezione (1) con schermo di forma quadrata per le provenienze dal binario illegale e con binario di corsa illegale munito di segnale di partenza (1); quest'ultimo segnale può essere con schermo a forma tonda o quadrata (2).



Stazione priva di segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale e con binario di corsa illegale munito di segnale di partenza (1); quest'ultimo segnale può essere con schermo a forma tonda o quadrata (2).

(1) Nel caso di più segnali di protezione e/o partenza in corrispondenza del simbolo deve essere riportato un richiamo ed in calce alla pagina il numero dei segnali di protezione e/o partenza presenti.

(2) La posizione dei segnali con schermo a forma quadrata deve essere indicata nell'Orario di Servizio.



Stazione con segnale di protezione (1) con schermo di forma quadrata per le provenienze dal binario illegale e con binario di corsa illegale privo di segnale di partenza.



Stazione priva di segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale e con binario di corsa illegale privo di segnale di partenza.

Le indicazioni e i simboli riportati sulla presente fiancata principale devono essere rispettati dai treni circolanti sul binario illegale della linea e di corsa illegale delle località di servizio.

FIANCATA DI LINEA BINARIO ILLEGALE

----- Indica il punto di inizio della fiancata di linea del binario illegale (fine di quella di binario di destra della linea banalizzata).

----- Indica il punto di fine della fiancata di linea del binario illegale (inizio di quella del binario di destra della linea banalizzata).

QUADRI ORARIO

7. Nella testata della colonna del treno:

▀ Treno periodico: la periodicità risulta in apposito prospetto dell'Orario Grafico o del Fascicolo Orario.

■ Treno ordinario soppresso in determinati giorni della settimana o dell'anno. I giorni in cui il treno è soppresso risultano in apposito prospetto dell'Orario Grafico o del Fascicolo Orario.

12345● Sottolineatura del numero e segno ●: treno straordinario la cui effettuazione è incompatibile per tutto o parte del percorso con treni ordinari.

I treni così contraddistinti possono essere effettuati solo se autorizzati dall'Ufficio Movimento Compartimentale, o, in caso d'urgenza, dal Capo Reparto Territoriale Movimento o dal Dirigente Centrale, i quali dovranno dare caso per caso le disposizioni necessarie perché la circolazione sia resa compatibile con gli altri treni interessati. Se trattasi di due treni periodici fra loro incompatibili, il contrasse-

(1) Nel caso di più segnali di protezione e/o partenza in corrispondenza del simbolo deve essere riportato un richiamo ed in calce alla pagina il numero dei segnali di protezione e/o partenza presenti.

gno è adottato per entrambi i treni; nei periodi in cui uno dei treni circola per orario oppure quando sia stato effettuato per primo come straordinario, l'altro può essere effettuato come straordinario solo con l'autorizzazione sopra prescritta.

- + Treno la cui circolazione è incompatibile per tutto o parte del percorso con treni straordinari.
Se l'incompatibilità interessa due treni entrambi straordinari, ed uno di essi è stato già effettuato, l'altro può essere a sua volta effettuato solo con autorizzazione analoga a quella prevista per il precedente contrassegno.

I treni incompatibili fra loro di cui ai precedenti contrassegni ed i tratti sui quali è vietata la contemporanea circolazione risultano in apposito prospetto.

- (x) Il numero in parentesi si riferisce alla colonna delle velocità d'impostazione riportata nelle relative tabelle.

A fianco del numero in parentesi relativo alla velocità d'impostazione:

- m** Treno con freno continuo tipo merci.
- d** Treno con trazione diesel.

8. Nelle caselle dell'orario del treno:

In corrispondenza delle località di fermata sono indicate in neretto le ore di arrivo e partenza.

Nelle località:

- di fermata periodica (segno convenzionale F);
- di fermata facoltativa (segno convenzionale XXX);
- di incrocio dove sia applicato il regime del libero transito rispetto all'incrociante (segno convenzionale W);

è indicata in carattere neretto la stessa ora sia per l'arrivo sia per la partenza.

Nelle località di transito è invece indicata in carattere chiaro, con i minuti in parentesi, una sola ora, che è quella di transito.

Sotto l'ora di partenza o di transito sono indicati in corsivo eventuali allungamenti di percorrenza relativi al tratto precedente. In caso di ritardo il recupero degli allungamenti è obbligatorio.


Per le linee a semplice binario a dirigenza locale e a dirigenza unica in corrispondenza delle stazioni di incrocio o di precedenza, sono indicati i numeri dei treni incrocianti e di quelli che prendono il passo. Per le precedenze, tali indicazioni, sono riportate soltanto nella casella del treno che cede il passo, però se trattasi di linee esercitate a dirigenza unica, per le precedenze previste in stazioni rette da aiutante di movimento, nell'orario del treno che prende il passo è riportato il richiamo stabilito dalle Disposizioni per il servizio con dirigente unico.

Determinati tratti di linea a semplice binario dove non sono indicati gli incroci e le precedenze, devono essere opportunamente evidenziati nell'Orario di servizio.

F Fermata periodica: il segno deve essere esposto nella casella orario. Di regola il perditempo per la sosta deve essere considerato di mezzo minuto.

(xxx) Fermata facoltativa: il segno deve essere esposto nella casella orario. Di regola il perditempo per la sosta deve essere considerato di mezzo minuto.

Sia per le fermate periodiche che per quelle facoltative il perditempo complessivo può essere o meno compreso in orario (abbreviazione in calce alle pagine rispettivamente p.c.o. e p. non c.o.). Non avendo luogo le fermate il cui perditempo complessivo è compreso in orario, in caso di ritardo il recupero del perditempo è obbligatorio.

- ★ Fermata dei treni viaggiatori ordinari non di servizio pubblico (1).
- G** Fermata da sopprimere in determinati giorni indicati in calce alla pagina orario, con le modalità prescritte dal R.C.T.; il personale del treno, non ricevendo l'avviso di soppressione deve ritenere che la fermata ha luogo. L'ora di partenza dovrà considerarsi come ora di transito; il recupero del perditempo relativo è obbligatorio.
-  Stazioni di linee esercitate a dirigenza unica, nelle quali il capotreno è esonerato dal controfirmare, prima della partenza, il giunto del proprio treno.
- W** Posto nella casella orario in corrispondenza di una stazione sede di incrocio indica che al treno nella stazione stessa va di regola applicato il regime del libero transito rispetto all'incrociante con l'osservanza delle norme regolamentari. Mancando l'ordine scritto di libero transito, il treno deve fermarsi.
- Ⓢ Indica che il treno è normalmente spinto con locomotiva sganciabile in corsa. Il tratto nel quale si effettua la spinta è indicato in apposita nota riportata in calce all'orario; l'indicazione non riguarda eventuali treni supplementari.
- M** Nelle linee esercitate col DCO e nei tratti di linea con singoli impianti in telecomando (TC punto-punto) il segno M posto in corrispondenza di una località dove la fermata d'orario ha luogo solo per incrocio, indica che il treno può evitare la fermata stessa qualora trovi i segnali disposti a via libera.
- Ao** Posto a fianco dell'ora di partenza di un treno viaggiatori, indica che lo stesso può partire in anticipo rispetto al proprio orario.

L'orario dei treni è regolato sul tempo medio in vigore nel territorio italiano.

9. In corrispondenza delle località di servizio indicate nelle singole pagine orario interessate a disposizioni di carattere particolare è apposto un richiamo che rinvia alle disposizioni stesse.

SCHEDA TRENO

10. Nella Scheda Treno sono impiegati i seguenti segni convenzionali:

(1) La fermata deve avvenire, salvo specifico ordine contrario. Non deve essere apposto nella casella orario insieme al segno M.

Colonna - «Binario L/S»

▲ Rallentamenti compresi in orario.

Colonna - «Caratteristiche della linea»

| Tratti di linea a semplice binario.

|| Tratti di linea a doppio binario.

⊘ Tratti di linea a doppio binario attrezzati per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia (linea banalizzata).

Colonna - «Località»

Nella colonna località sono indicate in carattere:

MAIUSCOLO (neretto) stazioni di diramazione e capotronco.

Minuscolo (neretto) stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza.

Corsivo (chiaro grande) stazioni con solo segnalamento di protezione, i bivi e le fermate prive di segnalamento.

Minuscolo piccolo (chiaro) punti di variazione della velocità o enti.

Nella stessa colonna sono inoltre riportati i seguenti segni convenzionali:

○ inserito in precedenza al nome delle località di servizio, indica le località nelle quali vigono particolari norme riportate sul relativo Fascicolo Linea.

▣ deve essere esposto, seguito dalla relativa progressiva chilometrica, in corrispondenza di ogni PL protetto da proprio segnale fisso. Esso va esposto per ogni PL, ancorché la protezione sia realizzata dallo stesso segnale.

■ deve essere esposto, seguito dalla relativa progressiva chilometrica, in corrispondenza di ogni PL senza barriere munito di segnali luminosi lato strada protetto lato ferrovia con apposito segnale fisso. Esso va esposto per ogni PL, ancorché la protezione sia realizzata dallo stesso segnale.

Colonna - «Orario»

Nella colonna orario sono riportati:

- in corrispondenza delle località di fermata, nella parte sinistra della colonna, l'ora di arrivo (in neretto), mentre nella parte destra della colonna, l'ora di partenza (in carattere piccolo chiaro);
- in corrispondenza delle località di transito, al centro della colonna, una sola ora (in carattere piccolo chiaro), che è quella di transito.

Nella stessa colonna sono inoltre riportati i seguenti segni convenzionali:

- F** Fermata periodica. Il simbolo deve essere esposto in corrispondenza della località interessata e la relativa periodicità deve essere riportata in calce.
Di regola il perditempo per la sosta deve essere considerato di mezzo minuto.
- (xxx) Fermata facoltativa. Il simbolo deve essere esposto in corrispondenza della località interessata e la relativa periodicità deve essere riportata in calce.
Di regola il perditempo per la sosta deve essere considerato di mezzo minuto.
- ★ Fermata dei treni viaggiatori ordinari non di servizio pubblico (1).
- G** Fermate da sopprimere in determinati giorni, indicati in calce, con le modalità prescritte dal RCT; il personale del treno, non ricevendo l'avviso di soppressione deve ritenere che la fermata ha luogo. L'ora di partenza dovrà considerarsi come ora di transito.
- M** Nelle linee esercitate col DCO e nei tratti di linea con singoli impianti in telecomando (T.C. punto-punto) il segno M, posto in corrispondenza di una località dove la fermata d'orario ha luogo solo per incrocio, indica che il treno può evitare la fermata stessa qualora trovi i segnali disposti a via libera.
- Ao** Posto a fianco dell'ora di partenza di un treno viaggiatori, indica che il treno può partire in anticipo dalla località rispetto al proprio orario.

(1) La fermata deve avvenire, salvo specifico ordine contrario. Non deve essere apposto nella casella orario insieme al segno M.

Colonna - «Simbologia»

Tratto di linea con blocco elettrico manuale.



Tratto di linea con blocco elettrico conta-assi.



Tratto di linea con blocco elettrico automatico.



Tratto di linea con blocco elettrico automatico a correnti codificate atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via.



Tratto di linea con blocco elettrico automatico a correnti codificate atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via con più di quattro codici.



Tratto di linea attrezzato con il Sistema Controllo Marcia Treni (SCMT). Il segno convenzionale è riportato a destra della simbologia relativa al tipo di blocco.

X

Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza integrato da indicatore di direzione: **X** indica il numero esposto dall'indicatore per la direzione di partenza del treno.

Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale munito di indicatore di direzione.

X/Y

Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza a candeliere senza indicatore di direzione: **X** indica il numero del segnale semplice che comanda l'istradamento a contare da sinistra, **Y** indica il numero dei segnali semplici di cui è composto il segnale a candeliere. Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale a candeliere senza indicatore di direzione.

Art. 8

COINCIDENZE

1. Due treni si considerano coincidenti in una stazione solo nei casi dichiarati dalla competente Unità centrale del Gestore dell'Infrastruttura.

2. Di regola non è consentito posticipare l'orario di partenza dei treni per attenderne altri in ritardo con ora di arrivo prescritta anteriore, fatte salve le seguenti situazioni particolari:

- treno che assicura l'ultimo collegamento della giornata per una determinata relazione;
- treno dichiarato coincidente, qualora con il treno utile successivo intercorra un intervallo superiore a un'ora.

3. Solo in tali casi il Dirigente Coordinatore Movimento potrà autorizzare la partenza in ritardo dei treni interessati, se formalmente richiesta dalle Imprese Ferroviarie.

4. Soppresso

5. Soppresso

6. Soppresso

7. Soppresso

8. Soppresso

8 bis. Soppresso

9. Soppresso

10. Soppresso

11. Soppresso

12. Soppresso

13. Soppresso

14. Il DM e/o DC/DCO dovranno fare le opportune annotazioni riguardanti le cause del conseguente ritardo al treno in partenza.

Art. 9

FERMATE FACOLTATIVE E PERIODICHE

1. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste fermate facoltative, da effettuarsi a richiesta dei viaggiatori in arrivo o in partenza, contraddistinte da apposito segno convenzionale.

2. Il viaggiatore che intenda discendere in una delle suddette località avviserà tempestivamente il dirigente di una delle stazioni del tratto di linea interessato dal treno che deve effettuare la fermata facoltativa. Detto dirigente provvederà per la prescrizione al treno e l'avviso alla località interessata.

Nelle stazioni di linea a dirigenza unica il dirigente locale o l'aiutante di movimento avviserà il dirigente unico che provvederà analogamente a quanto sopra.

Nelle fermate e nelle stazioni disabilite provvederà il capotreno per le prescrizioni e gli avvisi di competenza.

Per i treni effettuati con automotrici è ammesso che il viaggiatore possa, durante il viaggio, rivolgersi al capotreno che provvederà ad avvisare verbalmente il macchinista.

3. Il viaggiatore che intenda partire da una località dove sia ammessa la fermata facoltativa ne darà comunicazione al dirigente, all'aiutante o all'addetto almeno 10 minuti prima dell'ora di arrivo del treno e questi, quando non possa far avvisare il treno da precedente stazione di fermata, provvederà per l'arresto come previsto dal Regolamento segnali.

Non è ammessa la fermata facoltativa in partenza da località impresenziate.

4. Quando una fermata facoltativa venga stabilita con disposizione a parte, dopo la pubblicazione dell'orario, se ne dovrà dare giornalmente avviso ai treni interessati.

5. In alcune località possono essere anche previste fermate periodiche, da effettuare in determinati giorni, indicati in orario con apposita annotazione.

Art. 4

NUMERAZIONE DEI TRENI

1. La numerazione dei treni è stabilita dall'Unità centrale competente ed è in via di massima utilizzata come segue:

Treni viaggiatori	1	-	29999
.....	30000	-	37799
Treni merci	37800	-	37999
.....	39000	-	99999
Treni di servizio (*)	38000	-	38999
a) Treni viaggiatori ordinari ⁽¹⁾			
- EC (Eurocity)	1	-	199
- EN (Euronight) IC ed Espressi permanenti in servizio internazionale	200	-	499
- IC (Intercity) in servizio interno	500	-	799
- Treni Espressi in servizio interno	800	-	999
- Treni periodici internazionali	1000	-	1299
- Autocucette in servizio internazionale	1300	-	1499
- Treni periodici ed autocucette in servizio interno	1500	-	1699
- Treni con sole carrozze letto e cucette in servizio interno	1900	-	1999
- Treni ad alta velocità in servizio internazionale	9000	-	9299
- ES (Eurostar Italia) in servizio interno	9300	-	9599
.....	9700	-	9799
- ES AV (Eurostar Italia) in servizio interno su linee AV	9600	-	9699
- Treni di Agenzia	13000	-	13999
- Treni regionali, metropolitani, diretti, interregionali	1700	-	1899
.....	2000	-	8999
.....	9800	-	9999
.....	10000	-	12999

(*) Treni di locomotive isolate (LIS).

(1) Detta numerazione viene assegnata dall'Unità centrale competente.

.....	20000	-	23499
.....	23500	-	25499
- Treni per servizio personale FS e per materiale vuoto viaggiatori	25500	-	27999

b) Treni viaggiatori straordinari compresi in orario ⁽¹⁾

.....	17000	-	19999
.....	37000	-	37799

c) Treni viaggiatori ordinari disposti durante la validità dell'orario ⁽²⁾

.....	14000	-	16999
.....	28000	-	31999
.....	32000	-	34999
.....	35000	-	35999
.....	36000	-	36999

(1) Effettuati dalle Unità operative competenti quando se ne manifesti il bisogno

(2) Detta numerazione viene assegnata dall'Unità centrale competente.

TABELLA 2

SOPPRESSA

d) Treni merci in servizio internazionale

Ai treni merci ordinari in servizio internazionale è assegnata la fascia numerica da 40000 a 49999.

A ciascuna cifra corrisponde il seguente significato:

1^a cifra: 4 Treni merci in servizio internazionale;

2^a cifra: categoria del treno:

0, 1, 2, 3 Treni del traffico combinato (TEC);

4, 5, 6 (da 44000 a 46299) Treni del traffico diffuso (EUC);

6 (da 46300 a 46999), 7, 8, 9 Treni completi del traffico convenzionale per inol-
tro di trasporti omogenei (MRI);

3^a/4^a cifra: indicano la relazione internazionale sulla quale circola il treno se-
condo la FICHE UIC 419/2;

5^a cifra: indica il senso di marcia.

I numeri dei treni merci internazionali derivano da accordi di organismi in-
ternazionali competenti e vengono assegnati dall'Unità centrale competente.

I numeri da 40000 a 49999 individuano i treni merci in servizio internazio-
nale, possono essere assegnati anche in corso d'orario insieme alla diramazione
a parte dell'orario e della periodicità.

**Ai Treni TEC per Autostrada viaggiante sono attribuiti i seguenti range
numerici:**

Brennero:	43200 - 43249
	43800 - 43899
Modane:	43300 - 43399
Chiasso:	43500 - 43599
Domodossola:	43600 - 43699
Tarvisio:	43250 - 43299

e) Treni merci in servizio interno

Di seguito si riporta il significato delle cifre che compongono il numero iden-
tificativo dei treni merci in servizio interno:

1^a cifra: identifica i treni.

Treni ordinari

1^a cifra:

3 da 37800 a 37999 TME treni ordinari impostati da 100 km/h a 140 km/h;

3 da 39000 a 39999 treni con mezzi di manovra (diesel/elettrico) art.112 PGOS.
Classificati TRA;

5/6 altri treni ordinari.

Treni straordinari

1^a cifra:

7/8/9 treni straordinari senza categoria in orario;

2^a cifra: distingue l'Unità periferica di origine (vedi tabella 2 bis).

0 Torino

1 Milano

2 Verona

3 Venezia – Trieste

4 Genova

5 Bologna

6 Firenze – Ancona

7 Roma – Napoli

8 Bari – Reggio C.

9 Palermo – Cagliari

3^a cifra: stabilisce la categoria dei treni se la prima cifra è 5/6 (1).

0 – TCS, treni speciali del traffico intermodale (casce mobili, semirimorchi e contenitori), impostati a 120 km/h;

1, 2 - TC, treni del traffico intermodale (casce mobili, semirimorchi e contenitori) impostati a 100 km/h;

3, 4 - MRS, treni merci rapidi speciali, dedicati al traffico convenzionale a treno completo per trasporti omogenei conto specifico cliente per il collegamento diretto fra l'impianto di carico e scarico, impostati fino a 100 km/h;

5 - MI, treni merci interzonali del traffico diffuso, dedicati ai collegamenti tra gli impianti capo zona di manovra e/o impianti portuali e/o stazioni di confine, impostati fino a 100 km/h;

(1) Se la prima cifra è 7 o 8 o 9, la terza cifra è disponibile per la ripartizione delle fasce numeriche fra le singole Unità periferiche.

TABELLA 2 BIS**Fasce numeriche per i treni merci ordinari e straordinari senza categoria**

Unità periferiche	Treni ordinari (1 ^a cifra 5/6)			Treni straordinari senza categoria
	2 ^a cifra	3 ^a cifra	4 ^a e 5 ^a cifra	
TORINO	0	Categoria	00 - 99	70000 - 70999 80000 - 80999 90000 - 90999
MILANO	1		00 - 99	71000 - 71999 81000 - 81999 91000 - 91999
VERONA	2		00 - 99	72000 - 72999 82000 - 82999 92000 - 92999
VENEZIA	3		00 - 49	73000 - 73999 93000 - 93499
TRIESTE			50 - 99	83000 - 83999 93500 - 93999
GENOVA	4		00 - 99	74000 - 74999 84000 - 84999 94000 - 94999
BOLOGNA	5		00 - 99	75000 - 75999 85000 - 85999 95000 - 95999
FIRENZE	6		00 - 49	76000 - 76999 96000 - 96499
ANCONA			50 - 99	86000 - 86999 96500 - 96999
ROMA	7		00 - 49	77000 - 77999 97000 - 97499
NAPOLI			50 - 99	87000 - 87999 97500 - 97999
BARI	8		00 - 49	78000 - 78999 98000 - 98499
REGGIO C.			50 - 99	88000 - 88999 98500 - 98999
PALERMO	9		00 - 59	79000 - 79999 99000 - 99499
CAGLIARI			60 - 99	89000 - 89999 99500 - 99999

- 6 – **MRV**, treni merci rapidi vuoti, dedicati all'inoltro di carri vuoti di qualsiasi tipo, impostati fino a 100 km/h;
 - 7, 8 – **MT**, treni merci per servizi di terminalizzazione del traffico diffuso impostati fino a 100 km/h;
 - 9 – **tradotte**, treni con particolari caratteristiche utilizzati per lo scambio di materiali fra stazioni, raccordi ed altri impianti della stessa località o di località diverse.
- 4^a/5^a cifra:** indicano le ripartizioni delle fasce numeriche assegnate a ciascuna Unità periferica come da tabella 2 bis, inoltre la 5^a cifra indica il senso di marcia.

I numeri da 50000 a 69999 individuano i treni merci in servizio interno e possono essere assegnati anche in corso d'orario, insieme alla diramazione a parte dell'orario e della periodicità.

2. I numeri dispari sono di regola assegnati ai treni viaggianti in direzione Nord/Sud ed Ovest/Est; i numeri pari a quelli viaggianti nella direzione opposta.

Di regola per i treni che invertono più volte il senso di marcia deve provvedersi, salvo casi particolari di percorrenze in tratte diverse della stessa linea, l'assegnazione di una sola coppia di numeri pari e dispari.

Per alcune linee meno importanti, aventi tratti comuni con linee principali, la numerazione segue quella della linea principale anche nei tratti non comuni.

3. Le corse della navi traghetto tra il continente, la Sicilia e la Sardegna vengono contrassegnate, a seconda delle funzioni, con numeri come avviene per i treni.

4. Le specifiche per la numerazione dei treni saranno diramate con disposizioni dell'Unità centrale competente.

Art. 5

SOPPRESSO

Art. 6**CODICE CLIENTE**

Ogni treno viene individuato oltre che dal numero, dalla stazione origine e dal giorno di messa in circolazione anche da un codice cliente secondo le indicazioni che saranno emanate dall'Unità centrale competente.

Il codice cliente individua l'Impresa Ferroviaria titolare del treno.

Art. 7**RAPPORTI FRA TRENI IN CASO DI CONFLITTI DI CIRCOLAZIONE**

1. I treni in anticipo corsa non dovranno provocare ritardi ai treni in orario indipendentemente dalle categorie.

2. Per i conflitti fra treni in ritardo, dovrà di norma tenersi conto dei valori degli indicatori di regolarità fissati per le diverse categorie di treni dalle competenti Unità centrali.

3. Agli effetti della risoluzione dei conflitti in caso di precedenze o incroci di treni in ritardo, dovrà applicarsi di norma la seguente graduatoria di importanza dei treni, determinata dal tipo di traccia oraria utilizzata (Tabella 3), tenendo comunque conto, nella gestione della circolazione, dei treni più prossimi al termine di corsa o al primo dei seguenti grandi impianti di interscambio fra i principali sistemi nazionali ed internazionali: Torino P.N., Milano C.le, Verona P.N., Venezia Mestre, Genova P.P., Bologna C.le, Firenze S.M.N., Roma T.ni e Napoli C.le.

TABELLA 3**Graduatoria d'importanza dei treni**

GRADUATORIA D'IMPORTANZA	TRACCE DI TIPO
1	ES
2	IC- EC
3	EN-EXP-IR- DIR - Merci 1
4	REG - MET - Merci 2
5	TRA-LIS-INV-STM

Merci 1 - Velocità \geq 120 km/h;

Merci 2 - Velocità $<$ 120 km/h.

Nella fascia orario di punta del traffico pendolare (di norma dalle 06 alle 09 e dalle 17 alle 19) i treni che utilizzano tracce di tipo IR, DIR, REG e MET sono da considerare in graduatoria d'importanza 1.

Nella fascia orario di punta del traffico merci (di norma dalle 23 alle 06) i treni che utilizzano tracce di tipo Merci 1 sono da considerare in graduatoria d'importanza 2; i treni che utilizzano tracce di tipo Merci 2 sono da considerare in graduatoria d'importanza 3.

Ulteriori indicazioni particolari, ad integrazione dei criteri suddetti, potranno essere formulate dall'Unità centrale competente.

Tabella 4. Soppressa.

Art. 8

COINCIDENZE

1. Due treni si considerano coincidenti in una stazione solo nei casi dichiarati dalla competente Unità centrale del Gestore dell'Infrastruttura.

2. Di regola non è consentito posticipare l'orario di partenza dei treni per attenderne altri in ritardo con ora di arrivo prescritta anteriore, fatte salve le seguenti situazioni particolari:

- treno che assicura l'ultimo collegamento della giornata per una determinata relazione;
- treno dichiarato coincidente, qualora con il treno utile successivo intercorra un intervallo superiore a un'ora.

3. Solo in tali casi il Dirigente Coordinatore Movimento potrà autorizzare la partenza in ritardo dei treni interessati, se formalmente richiesta dalle Imprese Ferroviarie.

4. Soppresso

5. Soppresso

6. Soppresso

7. Soppresso

8. Soppresso

8 bis. Soppresso

9. Soppresso

10. Soppresso

11. Soppresso

12. Soppresso

13. Soppresso

14. Il DM e/o DC/DCO dovranno fare le opportune annotazioni riguardanti le cause del conseguente ritardo al treno in partenza.

Art. 9

FERMATE FACOLTATIVE E PERIODICHE

1. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste fermate facoltative, da effettuarsi a richiesta dei viaggiatori in arrivo o in partenza, contraddistinte da apposito segno convenzionale.

2. Il viaggiatore che intenda discendere in una delle suddette località avviserà tempestivamente il dirigente di una delle stazioni del tratto di linea interessato dal treno che deve effettuare la fermata facoltativa. Detto dirigente provvederà per la prescrizione al treno e l'avviso alla località interessata.

Nelle stazioni di linea a dirigenza unica il dirigente locale o l'aiutante di movimento avviserà il dirigente unico che provvederà analogamente a quanto sopra.

Nelle fermate e nelle stazioni disabilite provvederà il capotreno per le prescrizioni e gli avvisi di competenza.

Per i treni effettuati con automotrici è ammesso che il viaggiatore possa, durante il viaggio, rivolgersi al capotreno che provvederà ad avvisare verbalmente il macchinista.

3. Il viaggiatore che intenda partire da una località dove sia ammessa la fermata facoltativa ne darà comunicazione al dirigente, all'aiutante o all'addetto almeno 10 minuti prima dell'ora di arrivo del treno e questi, quando non possa far avvisare il treno da precedente stazione di fermata, provvederà per l'arresto come previsto dal Regolamento segnali.

Non è ammessa la fermata facoltativa in partenza da località impresenziate.

4. Quando una fermata facoltativa venga stabilita con disposizione a parte, dopo la pubblicazione dell'orario, se ne dovrà dare giornalmente avviso ai treni interessati.

5. In alcune località possono essere anche previste fermate periodiche, da effettuare in determinati giorni, indicati in orario con apposita annotazione.