

CAPITOLO II
COMPOSIZIONE DEI TRENI (1)
TRENI VIAGGIATORI

Art. 10

**NORMALE COMPOSIZIONE DEI TRENI RISPETTO
ALLE TRACCE ASSEGNATE**

1. Soppresso

2. La composizione di un treno è normale quando garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia oraria utilizzata.

La composizione dei treni viaggiatori deve essere contenuta nei limiti di cui all'Art. 56.

Per quanto riguarda la lunghezza massima vanno altresì tenute presenti le disposizioni particolari emanate a riguardo dall'Unità centrale competente.

3. Soppresso

4. Soppresso

5. Soppresso

6. Soppresso

7. Soppresso

8. Soppresso

Art. 11

IMPIEGO DI ALCUNI TIPI DI VEICOLI

1. I treni devono essere formati, per quanto possibile, con i veicoli del tipo previsto nelle apposite pubblicazioni.

2. Particolare attenzione deve essere posta nell'uso di alcuni speciali tipi di carrozze e bagagliai, che per i particolari requisiti di cui sono forniti devono servire all'effettuazione di determinati treni o servizi diretti, internazionali ed interni.

Nelle carrozze con cuccette esistono dispositivi, che permettono di trasformare i sedili ordinari in posti cuccetta mediante il ribaltamento degli schienali e di pannelli opportunamente sistemati.

(1) Per le norme tecniche relative alla formazione dei treni vedi Cap. V.

3. È da evitare la lunga inoperosità delle carrozze di scorta e di quelle eccedenti i normali bisogni, giacché le soste prolungate sono dannose alla loro conservazione. Le stazioni che compongono i treni debbono quindi sistematicamente provvedere alla sostituzione delle carrozze in circolazione con quelle giacenti, in modo da evitare soste superiori a 48 ore.

4. Le Imprese Ferroviarie che mettono in circolazione carrozze devono provvedere alla piombatura:

a) dei rubinetti di emergenza del freno delle carrozze che sono munite di tali dispositivi;

b) delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze marcate RIC;

c) dei dispositivi (rubinetti, tasti, pulsanti, leve) di sicurezza delle porte a comando elettropneumatico delle carrozze munite di tale sistema di chiusura.

Art. 12

DECLASSAZIONE CARROZZE

1. Per supplire alla deficienza di carrozze di 2^a classe si può ricorrere, in caso di necessità, alla declassazione totale o parziale di quelle di 1^a classe, sia nelle stazioni di origine del treno, sia lungo il percorso, quando si verifichi una forte affluenza di viaggiatori della classe inferiore.

Le carrozze od i compartimenti declassati devono mettersi a disposizione del pubblico come tutti gli altri e devono portare l'indicazione della funzione loro assegnata a mezzo di cartellini recanti il timbro della stazione che provvede al declassamento e, fatta eccezione per i treni regionali e metropolitani, devono portare anche il numero del treno, la data ed il tratto di linea interessato. I cartellini dovranno applicarsi da ambo i lati delle carrozze sui vetri di ciascun compartimento declassato.

Dovrà comunque evitarsi la declassazione delle carrozze dei tipi più recenti, al fine di garantire una migliore conservazione.

2. L'agente addetto alla formazione treni o il capotreno che ordina la declassazione deve praticare opportuna annotazione sul foglio di corsa.

2 bis. In deroga a quanto detto al comma 1, per i soli treni regionali e metropolitani le carrozze declassate in parte o del tutto - possono essere riutilizzate nelle medesime condizioni senza procedere alla sostituzione dei cartellini applicati. In tal caso la validità della declassazione deve trovare conferma nell'apposita annotazione sul foglio di corsa.

3. La stazione che riceve carrozze declassate, prima di rimetterle in circolazione, deve provvedere all'asportazione dei cartellini sopra citati od a rinnovarli in caso di necessità, salvo ricorra il caso di cui al comma 2 bis.

4. Le Unità periferiche interessate devono esercitare in merito particolare sorveglianza per reprimere ogni abuso.

Art. 13**INTERCOMUNICAZIONE VEICOLI IN COMPOSIZIONE**

1. L'intercomunicazione è obbligatoria nei treni formati in tutto o in parte di materiale con mantici, salvo casi particolari autorizzati di volta in volta.

Per le carrozze sprovviste di mantici ma munite di passaggi con ponticelli e scorrimano, i ponticelli debbono essere abbassati e le porte chiuse a chiave, per evitare il passaggio dei viaggiatori e per dare modo al personale di scorta, munito di chiave, di passare da una carrozza all'altra, osservando la massima prudenza specie in caso di avverse condizioni atmosferiche.

2. Le porte di intercomunicazione fra le carrozze di 2^a classe e quelle di classe superiore devono essere chiuse a chiave, fatta eccezione per i treni e per i percorsi serviti da carrozze-ristorante per dar modo a tutti i viaggiatori di accedervi allo scopo di consumare i pasti o prendere le bevande.

Tali porte debbono essere aperte quando le carrozze di 2^a classe si trovano intercalate fra quelle di classe superiore, nonché quando ciò si renda necessario per agevolare le operazioni di incarozzamento o di discesa dei viaggiatori nelle stazioni dotate di marciapiedi di lunghezza insufficiente.

In quest'ultimo caso, allo scopo di assicurare che le operazioni relative al servizio viaggiatori vengano effettuate nell'ambito della sosta d'orario dei treni, il personale di scorta, in presenza di viaggiatori che si predispongono alla discesa, li solleciterà opportunamente, ove possibile e sempre che sussistano circostanze favorevoli (corridoi facilmente percorribili, scarsa affluenza, ecc.), a recarsi verso le vetture che si prevede possano trovarsi, all'atto della fermata, in corrispondenza dei marciapiedi.

3. La CICL ha facoltà di mantenere chiuse con nottolino le porte di intercomunicazione delle carrozze con letti:

– durante la sosta nella stazione di origine, mentre si svolge il servizio di ricevimento a terra dei viaggiatori;

– durante il viaggio nelle ore che vanno dalle 0,00 alle 5,00, solo nel caso di carrozze non dotate di apposito vano per il conduttore della CICL e munite, sul lato esterno delle porte di intercomunicazione, di un sistema acustico di chiamata del conduttore della CICL (campanello, cicalino o altro), utilizzabile dal personale di scorta e dagli agenti dell'ordine.

Le porte devono essere liberate dal nottolino all'atto della partenza nelle ore che vanno dalle 5,00 alle 24,00.

Nel caso di carrozze munite di vano per il personale di scorta, la CICL ha la facoltà di chiudere, soltanto con la chiave quadra, le porte estreme delle carrozze con letti, salvo quando si debba permettere il transito dei viaggiatori per recarsi al ristorante o per altro giustificato motivo. Il personale di scorta e gli agenti dell'ordine, ai quali è sempre consentito il passaggio da un estremo all'altro del treno, possono così, in ogni evenienza, aprire le porte di intercomunicazione, che devono richiudere appena transitati.

4. Nel caso di eventuale distacco di mantici durante la corsa del treno, il personale di scorta deve chiudere le porte di intercomunicazione e ove non si potesse un agente deve trattenersi presso le porte aperte, a salvaguardia dell'incolumità dei viaggiatori finché non sia possibile ristabilire l'accoppiamento.

5. L'accoppiamento dei mantici deve essere eseguito dal personale incaricato e, in mancanza, da quello addetto alla formazione treni, salvo quanto detto nell'art. 83 comma 1 per i treni di mezzi leggeri.

Art. 14

VEICOLI CON ATTREZZATURE SPECIALI

1. Nei bagagliai-posta si potrà occupare con merci e bagagli anche l'ambiente assegnato al servizio postale quando questo non vi sia disimpegnato; è però vietato il carico di merci che esalino odori sgradevoli.

2. I bagagliai specializzati per treni speciali e turistici, le carrozze ristoranti, gli ETR, i rimorchi dei gr. Le 480 possono essere attrezzati per consentire l'utilizzazione a bordo degli stessi **di cucine e fornelli a gas liquefatto**.

I rotabili in argomento non possono essere inoltrati sulle linee di altre Ferrovie salvo apposita autorizzazione delle medesime.

Premesso che agli effetti della protezione contro gli incendi gli impianti a gas liquefatto in opera su detti rotabili soddisfano costruttivamente alle norme della Fiche UIC 564/2 OR, per l'utilizzazione degli stessi dovranno essere osservate le seguenti disposizioni:

- su ogni bagagliaio, carrozza ristorante, ETR o rimorchio elettrico sono ammesse, per rotabile, due installazioni aventi ciascuna due bombole da 14 chilogrammi di gas liquefatto;

- le bombole devono essere poste entro gli appositi contenitori ubicati nel sottocassa ed opportunamente staffate. È necessario porre particolare cura nel collegare le bombole ai relativi raccordi ed i fornelli alle relative condotte flessibili in modo da essere certi che non si verifichino fuoriuscite di gas;

- i fornelli devono essere provvisti di un dispositivo che provvede alla chiusura automatica dell'alimentazione allorché si verifica l'estinzione della fiamma, evitando così l'uscita del gas non bruciato;

- nella utilizzazione dell'impianto il personale incaricato deve attenersi alla scrupolosa osservanza delle istruzioni sull'uso dello stesso, riportate in apposito cartello ubicato in vista su di una parete del rotabile;

- le luci di aerazione esistenti nel rotabile non debbono essere ostruite con apparecchiature, suppellettili, scaffalature, ecc. e le apposite griglie devono essere tenute in posizione di aperto;

– deve essere comunque impedito l'accesso dei viaggiatori nel compartimento ove sono installati i fornelli;

– al termine dell'impiego del gas, devono chiudersi accuratamente i rubinetti dei bruciatori e quelli della bombola;

– nell'eventualità che venga ipotizzato, per la presenza di odore di vernice oppure di cavi elettrici surriscaldati oppure per altre cause, un principio di incendio, interessante il veicolo, il personale utilizzatore dell'impianto dovrà provvedere immediatamente a disabilitare l'impianto a gas liquefatto provvedendo alla chiusura dei rubinetti, a disinserire le apparecchiature elettriche dell'ambiente di ristoro, ad avvisare gli agenti di scorta al treno per il disinserimento delle apparecchiature elettriche, di riscaldamento o di condizionamento dell'aria e delle condotte AT;

– nel caso di incendio del veicolo dovrà provvedersi con urgenza a togliere le bombole dalla zona suscettibile di essere investita dall'incendio stesso o refrigerarle bagnandole con acqua;

– l'uso dell'impianto a gas liquefatto deve essere affidato a personale adeguatamente istruito che dia tutte le garanzie per il rispetto di quanto sopra disposto e sia pratico dell'uso degli estintori;

– la valvola automatica contro il ritorno di fiamma deve essere assicurata mediante legatura e piombo apposto da impianto F.S. allo scopo di rendere evidenti eventuali manomissioni della stessa durante l'utilizzazione del rotabile;

– per i rotabili aventi una sola installazione deve essere previsto un estintore portatile di tipo a polvere da non meno di 6 chilogrammi idoneo ad essere impiegato in prossimità di apparecchiature elettriche sotto tensione mentre per quelli aventi due installazioni ne devono essere previsti due. In alternativa possono essere utilizzati estintori portatili, dello stesso tipo, da 5 chilogrammi ed in tal caso devono essere previsti n. 2 estintori per i rotabili con una installazione e n. 3 estintori per i rotabili con due installazioni. Gli estintori da alloggiare negli appositi supporti, devono essere provvisti di tubo flessibile e di un manipolatore a pistola che permetta a volontà d'interrompere e di riprendere l'erogazione dell'estinguente durante l'operazione di estinzione dell'incendio. Essi devono poter funzionare senza che sia necessario capovolgerli;

– i controlli del condizionamento degli impianti da parte di agenti F.S. devono essere regolati osservando le particolari norme che li disciplinano.

L'Ente interessato alla installazione ed alla utilizzazione dei fornelli, delle relative bombole e degli estintori deve rilasciare, all'Unità periferica interessata, una dichiarazione contenente:

a) l'impegno ad osservare tutte le disposizioni di cui sopra;

b) l'esonero per l'Azienda da tutte le conseguenze patrimoniali per danni che dovessero comunque derivare dall'impiego del gas liquefatto (dichiarazione di manleva).

Art. 15**UBICAZIONE DEI VEICOLI**

1. L'ubicazione dei veicoli è stabilita tenendo conto delle condizioni di servizio delle diverse stazioni nelle quali vengono aggiunte o staccate carrozze, nell'ordine di arrivo e partenza dei treni coincidenti, degli eventuali regressi, dei cambi di locomotiva, delle operazioni di carico, scarico e trasbordo dei bagagli, delle merci, della posta, ecc.

2. Nei treni effettuati con carrozze a unica destinazione, le carrozze della stessa classe debbono, di regola, essere riunite in un sol gruppo, da collocarsi sempre, per la stessa linea e direzione dei treni, nella medesima posizione rispetto agli altri gruppi, affinché le stazioni intermedie possano agevolmente predisporre l'incarozzamento dei viaggiatori in partenza.

3. Nei treni formati con materiale intercomunicante le carrozze postali prive di mantici devono essere collocate ad una delle estremità, le altre in posizione tale da non ostacolare il regolare svolgimento del servizio ferroviario.

4. Soppresso.

Art. 16**PULIZIA DEI VEICOLI**

1. I treni devono essere puliti secondo i programmi stabiliti dalle Imprese Ferroviarie.

2. Il personale addetto alla formazione treni nelle stazioni di origine ed in quelle intermedie dove si aggiungono veicoli deve controllare che le carrozze in partenza siano debitamente pulite e rifornite di acqua, segnalando al personale addetto eventuali deficienze perché vengano tempestivamente rimosse.

Nelle stazioni dove la sosta lo consente deve essere provveduto alla rifornimento.

Durante la stagione invernale il rifornimento di acqua viene sospeso nelle carrozze che circolano in regioni a clima rigido o che vi siano dirette, quando la temperatura faccia temere il congelamento dell'acqua nei serbatoi o nelle condutture, a meno che le carrozze non siano munite di particolari dispositivi atti ad evitare il congelamento come risulta dagli appositi contrassegni posti in prossimità delle bocchette di carico e nell'interno delle ritirate. Però per i treni non riforniti all'origine devesi provvedere nelle località di transito, dove le condizioni di temperatura lo permettano.

3. Alcuni treni sono scortati, in tutto o in parte del percorso, da manovali pulitori con l'incarico di effettuare la pulizia delle ritirate e delle carrozze durante il viaggio, nonché quella dei corridoi e dei compartimenti quando ciò non rechi disturbo ai viaggiatori.

Ai pulitori è fatto divieto di transitare nelle carrozze ristorante nei periodi in cui sono serviti i pasti; negli altri periodi essi possono transitare senza però soffermarsi.

4. I Responsabili degli impianti delle Imprese Ferroviarie ed i loro sostituti debbono esplicitare ogni interessamento e sorvegliare affinché i treni partano in ordine, con i suddetti veicoli perfettamente puliti e debitamente riforniti.

Art. 17

ALIMENTAZIONE DELLA CONDOTTA ALTA TENSIONE DEI TRENI

1. I treni viaggiatori devono essere composti in modo tale che la loro condotta Alta Tensione (A.T.) possa essere sempre alimentata.

Essi quindi devono essere sottoposti ai prescritti controlli e devono viaggiare con gli accoppiatori A.T. regolarmente congiunti.

Ove sia necessario mettere in composizione uno o più veicoli sprovvisti di condotta A.T. o con tale condotta guasta, essi devono essere ubicati in coda e la loro condotta A.T., dove esiste, non dovrà essere congiunta.

2. La condotta A.T. dei treni può essere alimentata da furgoni Vrec, dotati di gruppo elettrogeno per la produzione di energia elettrica a 3000 Vcc.

Tali furgoni, normalmente telecomandati e ubicati subito dopo la locomotiva, sono di regola utilizzati in composizione a treni trainati da locomotive diesel sprovviste di impianto autonomo di erogazione A.T..

In caso di necessità i furgoni Vrec attivi, purché scortati da apposito agente abilitato, possono essere messi in composizione a treni trainati da locomotiva elettrica o diesel anche se attrezzata per l'erogazione autonoma di A.T..

In questo caso il furgone può essere ubicato anche in coda e la condotta A.T. della locomotiva non deve essere congiunta.

3. Nei piazzamenti dei treni le stazioni devono tener conto del tempo necessario per le prove di funzionamento e per l'erogazione preventiva del riscaldamento o della climatizzazione ai treni, secondo i programmi stabiliti dagli uffici compartimentali interessati.

Per l'alimentazione della condotta A.T. dei treni valgono le apposite disposizioni che danno, tra l'altro, facoltà agli agenti addetti alla formazione dei treni ed ai capi treno di disporre, di propria iniziativa, l'erogazione o la sospensione del riscaldamento in relazione alle condizioni climatiche del momento ed alle richieste dei viaggiatori.

Art. 18

INCARROZZAMENTO VIAGGIATORI

1. Quando tutte le carrozze di un treno hanno uguale destinazione, l'incarozzamento dei viaggiatori non è, di regola, soggetto a limitazioni. Invece,

quando una o più carrozze hanno percorsi limitati, si deve aver cura di far prendere posto in esse soltanto ai viaggiatori che non oltrepassino la stazione limite del percorso stesso.

2. Le carrozze in servizio diretto, quelle cioè che da una stazione intermedia o da quella terminale del treno proseguono con i treni coincidenti, devono essere occupate solamente dai viaggiatori diretti oltre la stazione di passaggio delle carrozze stesse al primo treno coincidente; perciò il personale di scorta deve rendersi conto degli itinerari di dette carrozze e del numero di posti che vi sono disponibili sistemandovi i viaggiatori a cui competono in relazione alla località cui sono diretti.

3. Per le carrozze in servizio diretto internazionale provenienti dall'estero, valgono le norme stabilite per le carrozze in servizio diretto interno.

Nelle carrozze in servizio diretto internazionale che vanno all'estero possono invece, all'atto della partenza, ammettersi i viaggiatori in servizio interno, sempre che vi siano posti disponibili. Detti viaggiatori hanno però l'obbligo di cedere il posto a quelli diretti oltre confine che dovessero salire lungo il percorso.

4. Per evitare aumenti nella composizione dei treni, quando le carrozze dirette abbiano posti disponibili e altre siano completamente occupate, in esse si possono, a giudizio del capotreno, far salire i viaggiatori diretti a qualsiasi destinazione.

Art. 19

COMPARTIMENTI RISERVATI

La concessione dei compartimenti riservati spetta alle Imprese Ferroviarie.

Art. 20

CARROZZE SPECIALI

L'uso delle carrozze speciali (carrozze saloni, carrozze per trasporto malati, ecc.) è disciplinato dalle Imprese Ferroviarie.

Art. 21

CARTELLI INDICATORI

1. I cartelli indicatori dell'itinerario del materiale da viaggiatori sono di due formati:

- grande da applicarsi all'esterno;

– piccolo da applicarsi all'interno.

Gli uni e gli altri portano l'indicazione dell'itinerario in lettere nere, dipinte su fondo giallo per i servizi interni e su fondo bianco per il servizio internazionale.

I cartelli per i servizi interni portano anche l'indicazione della stazione di deposito a cui appartengono, mentre quelli per i servizi internazionali oltre l'indicazione sopraddetta hanno la sigla dell'Amministrazione proprietaria.

Ogni treno in servizio interno ed ogni sezione di treno con destinazione diversa deve portare quattro cartelli indicatori d'itinerario, applicati ai lati delle due carrozze estreme del treno o della sezione.

Se in composizione al treno si trovano carrozze in servizio diretto ed in servizio internazionale, deve essere applicato un cartello grande a ciascuno dei lati esterni ed uno piccolo a ciascuna estremità del corridoio o nel vestibolo delle stesse.

2. Ad eccezione delle carrozze ristoranti, dei bagagliai e carrozze postali ai veicoli in servizio diretto internazionale, viaggianti con treni ordinari o straordinari, devono essere inoltre applicati quattro cartelli di numerazione, con numeri dipinti in rosso su fondo avorio, in prossimità di ogni porta d'accesso ed altri due posti al disopra di quelli dei cartelli interni d'itinerario. Essi devono portare la marca dell'Amministrazione proprietaria ed il nome della stazione di residenza; per quelli della nostra Azienda, la sigla F.S.

A tergo dovrà essere indicata la stazione di deposito.

2 bis. Alle sole carrozze per viaggiatori in servizio interno in composizione ai treni EC, IC ed Espressi, devono essere applicati per ogni veicolo due cartelli di numerazione esterni (uno per lato) e due cartelli di numerazione interni (uno per vestibolo).

3. Alle carrozze cuccette devono essere applicati i cartelli numerici anche se circolanti in servizio interno su treni viaggiatori ordinari e straordinari.

4. Alle carrozze di proprietà delle ferrovie estere devono essere applicati gli stessi cartelli, come quelli della rete F.S., a cura delle Amministrazioni proprietarie.

Qualora detti veicoli ne fossero sprovvisti, occorre applicare cartelli provvisori sia d'itinerario – con scritta stazione d'origine e destinataria – che numerici a cura delle stazioni di transito e d'origine di corsa.

5. Quando l'itinerario di una carrozza è frazionato in più tratti si adoperano cartelli che portano sullo stesso lato l'indicazione dei relativi percorsi, scritti l'uno capovolto rispetto all'altro. Le stazioni interessate debbono curare che i cartelli siano opportunamente capovolti e quindi riapplicabili alla carrozza.

6. I cartelli indicatori devono essere applicati a cura dell'Impresa Ferroviaria.

Le stazioni che mettono in circolazione i cartelli, debbono iscriverli nel foglio veicoli, distinti per quantità, tipo e destinazione.

Le stazioni termine di corsa del treno, dopo accertata l'esistenza dei cartelli e la loro corrispondenza con le scritturazioni del foglio veicoli, rilasciano su di esso ricevuta al capotreno.

Le stazioni di transito e di confine, per le carrozze in servizio diretto che, in esse, passano da un treno all'altro, si accertano dell'esistenza dei cartelli indicatori e nel caso di differenze con le scritturazioni del foglio veicoli scrivono su di esso le opportune riserve, facendole controfirmare dal capotreno in arrivo.

7. Nel caso che per avarie vengano tolte dalla circolazione carrozze in composizione a treni, la stazione nella quale avviene lo stacco deve, prima di inoltrarle agli impianti di riparazione, ritirare tutti i cartelli indicatori di cui fossero provviste e applicarli a quelle messe in composizione per espletare il loro servizio.

Qualora la sostituzione non sia possibile, la stazione stessa deve spedire subito e con resa accelerata, alla località di deposito, i cartelli tolti d'opera, sia esterni che interni.

Nello stesso modo deve regolarsi il personale addetto che viene in possesso di cartelli non propri e qualora sugli stessi mancasse l'indicazione delle località di deposito deve chiedere istruzioni alla propria Impresa.

I cartelli d'itinerario e di numerazione delle Amministrazioni ferroviarie estere debbono essere posti nell'interno delle carrozze tolte dalla circolazione, per essere restituiti con le stesse alla ferrovia proprietaria.

8. Il movimento dei cartelli è disciplinato dai turni stabiliti dalle Imprese Ferroviarie.

Le stazioni aventi deposito di cartelli indicatori devono giornalmente tenere in evidenza il movimento a mezzo di apposito registro, nel quale devono far risultare i mancati ritorni, le contestazioni fatte ai capotreno, le non avvenute applicazioni e le applicazioni compiute con prelievo dalle scorte, indicando, in questo caso, il motivo che le ha rese necessarie. Nel registro devono pure essere indicate le pratiche esperite per ottenere il pareggio delle eventuali mancanze dipendenti da mancati ritorni.

Alle ore 24 dell'ultimo giorno di ogni mese le stazioni di deposito procedono ad un accertamento di fatto, facendo figurare nella consistenza sia i cartelli esistenti che quelli in viaggio. I risultati dell'accertamento devono essere riportati nell'apposito registro.

Nel giorno successivo le stazioni di deposito provvederanno alla restituzione, ai rispettivi depositi, dei cartelli che risultassero indebitamente trattenuti.

9. Oltre ai cartelli metallici di itinerario e numerici, precedentemente indicati, vengono esposti – a cura delle stazioni interessate – due cartelli portanti determinate sigle o numeri, uno per ogni lato della carrozza, per indicare la riservazione totale o parziale per comitive.

Qualora la riservazione è parziale, si applicano altri cartelli di formato più piccolo nell'interno, sul vetro delle porte dei compartimenti da occupare.

I cartelli con la scritta «Riservato», da applicarsi ad uno o più compartimenti della carrozza per motivi vari (capotreno, polfer, ecc.) devono essere posti, come quelli per comitive, in tempo utile ed asportati a fine corsa a cura dell'Impresa Ferroviaria o al termine dell'occupazione – se questa interessa un tratto parziale del percorso del treno – dal personale di scorta.

Art. 22

MANCANZE E AVARIE ALLE CARROZZE DELLA C.I.C.L.

1. Quando, per fatto imputabile all'Impresa Ferroviaria, si verificano avarie alle carrozze di proprietà della Compagnia internazionale delle carrozze con letti (C.I.C.L.) e guasti o rotture agli oggetti di corredo delle carrozze stesse od a quelli che la Compagnia impiega nei treni articolati e nelle automotrici, gli agenti di quest'ultima hanno l'obbligo di farli constatare immediatamente al personale dell'Impresa Ferroviaria, redigendo apposito verbale, da compilarsi in duplice originale e firmarsi in contraddittorio con gli agenti ferroviari che hanno fatto la constatazione.

2. Il personale dell'Impresa Ferroviaria deve prestarsi, non appena richiesto, alla constatazione dei danni in parola, provvedendovi se è possibile anche durante la marcia del treno. Esso deve soprattutto appurare:

- se i danni indicati nel verbale e le circostanze di tempo e di luogo in esso descritte rispondono alla verità;

- se la causale del danno possa in tutto o in parte essere imputabile alla C.I.C.L.;

- se si sono verificati danni esterni (ciò nel solo caso che il verbale tratti di soli oggetti di corredo), tenuto conto che fra i danni esterni devono comprendersi anche le rotture di vetri delle carrozze;

- se, data l'ora regolamentare dei pasti, le tavole del ristorante avrebbero dovuto essere o no apparecchiate.

3. Dopo eseguita la constatazione, qualunque ne fosse l'esito, i nostri agenti dovranno firmare i relativi verbali, compilati sui moduli forniti dagli agenti della Compagnia, senza omettere tutte quelle circostanze che in ordine ai fatti appurati possano salvaguardare l'interesse della Impresa Ferroviaria.

Analoga facoltà deve essere lasciata ai suddetti agenti, che potranno inserire a verbale quanto ritengono opportuno.

4. Apposito verbale in duplice originale deve essere redatto anche per la mancanza di oggetti di corredo o avarie nei compartimenti ordinari delle carrozze con letto, mancanze o avarie che gli agenti ferroviari devono constatare prima della partenza del treno, nonché per danni verificatisi durante il viaggio nei compartimenti stessi e che gli agenti della Compagnia devono denunciare e far constatare al nostro personale non oltre la stazione termine di corsa.

5. Tutti i verbali devono essere compilati in lingua italiana e devono contenere la descrizione dettagliata delle avarie alle carrozze, dei guasti e delle rotture agli oggetti di corredo e l'indicazione della Squadra Rialzo o dell'Officina in cui sarà eventualmente inoltrata la carrozza per la riparazione.

6. Un esemplare del verbale sarà trattenuto dagli agenti della Compagnia; l'altro all'ufficio competente dell'Impresa Ferroviaria.

7. Il personale dell'Impresa Ferroviaria dovrà curare che un originale del verbale sia loro sempre consegnato e in caso di rifiuto da parte del personale della C.I.C.L. dovrà segnalare la cosa alla sede a cui il verbale era destinato.

Art. 23

Soppresso

Art. 24

TRASPORTO DI DETENUTI

1. Il trasporto dei detenuti e dei loro effetti ha luogo, di regola, nelle carrozze cellulari ed in via eccezionale in compartimenti di 2^a classe.

2. Le carrozze cellulari appartengono alle Imprese Ferroviarie, tranne quelle di più recente costruzione, che appartengono al Ministero di Grazia e Giustizia pur essendo immatricolate nel parco F.S.. Tale Ministero corrisponde, per ciascuna carrozza, una quota giornaliera per spese di pulizia, lubrificazione, illuminazione, riscaldamento, disinfezione e disinfestazione.

3. La residenza delle carrozze cellulari è segnata sui longheroni, ma della dislocazione dispone il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, il quale, d'accordo con le Imprese Ferroviarie, stabilisce i treni con i quali deve effettuarsi il trasporto dei detenuti e le date in cui debbono aver luogo quelli normali; le traduzioni straordinarie, vengono di volta in volta comunicate agli uffici e alle stazioni interessate.

Ultimato il servizio di traduzione, le carrozze cellulari debbono essere subito inviate alla stazione di residenza.

4. Quando il trasporto dei detenuti non ha luogo con carrozze cellulari, è consentita l'utilizzazione di uno o due compartimenti di 2^a classe, purché in carrozza a compartimenti separati fino al soffitto. Solo quando non vi sia la possibilità di provvedere in tal modo e si tratti di caso urgente, potrà consentirsi l'uso di un compartimento di 1^a classe declassato, sempre in una carrozza a compartimenti separati.

5. Di regola i trasporti dei detenuti si effettuano con treni viaggiatori locali,

i trasporti urgenti con treni espressi devono essere autorizzati dal Servizio Movimento. Per i treni diretti tale autorizzazione occorre solo se necessita effettuare più di un trasporto per volta.

6. Non è ammesso il trasporto di detenuti con treni di mezzi leggeri perché la loro struttura non offre le garanzie necessarie per questo genere di trasporto. Pertanto dove il servizio viaggiatori è svolto soltanto con tali mezzi, il trasporto dei detenuti deve aver luogo con carrozze cellulari da aggiungere ai treni merci, previ accordi con l'Arma dei Carabinieri; diversamente i trasporti non dovranno aver luogo.

7. Le stazioni che non dispongono di apposito locale per custodire i detenuti, in attesa della partenza dei treni, possono a tale scopo utilizzare la sala d'aspetto di 2^a classe.

8. Per quanto è possibile si deve evitare ai viaggiatori la vista dei detenuti, facendoli salire e discendere dal lato opposto a quello in cui si svolge il normale servizio o effettuando dette operazioni quando la stazione è sgombra.

9. Ai militari che scortano i detenuti è concesso di portare le armi cariche.

Art. 25

VEICOLI MERCI IN COMPOSIZIONE AI TRENI VIAGGIATORI

1. I veicoli merci da mettere in composizione ai treni viaggiatori debbono essere, possibilmente, marcati RIV o dotati di boccole a rulli, debbono avere il freno continuo tipo viaggiatori in funzione e debbono essere attrezzati con la condotta A.T.

2. Tali veicoli devono essere convenientemente ubicati in testa o in coda al treno, in relazione alla composizione dello stesso ed alle esigenze delle manovre da effettuare nelle stazioni di origine, intermedie e terminali dei trasporti.

TRENI MERCI

Art. 26

FUNZIONI E COMPOSIZIONE DEI TRENI

1. Soppresso

2. SERVIZIO INTERNAZIONALE

– **EUC** (Europ Unit Cargo) treni in servizio internazionale per il traffico diffuso che assicurano le relazioni fra stazioni di manovra internazionali;

– **TEC** (treni per Trasporti Europei Combinati): trasporti in servizio internazionale in regime S o SS (Art.117) di grandi contenitori, casse mobili e di veicoli stradali (autocarri, semirimorchi e rimorchi) fra impianti appositamente attrezzati (terminali);

– **MRI** (Rapidi in servizio Internazionale): impostati in regime S o eccezionalmente a 90 km/h, assicurano l'inoltro in regime internazionale di trasporti:

– **a treno completo per trasporti omogenei;**

– **condotte di carri vuoti da e per l'estero.**

3. SERVIZIO INTERNO

– Per le classifiche e le funzioni dei treni vedere quanto specificato al precedente Art. 4 lettera e);

– **Treni straordinari con categoria:** effettuati all'occorrenza su disposizione dell'Unità centrale competente o delle Unità periferiche interessate. Orario e composizione sono definite con apposita disposizione.

– **Treni straordinari senza categoria:** svolgono particolari servizi secondo disposizioni emanate dall'Unità centrale competente;

– **Treni straordinari il cui orario non è compreso nell'Orario di Servizio:** effettuati all'occorrenza su disposizione dell'Unità centrale competente o delle Unità periferiche interessate. Orario e composizione sono definite con apposita disposizione.

Art. 27

UTILIZZAZIONE DEI TRENI

1. Soppresso

2. Soppresso

3. Soppresso

4. Soppresso

5. Soppresso

6. Nelle stazioni in cui vi è una sosta sufficiente e non è prevista una visita tecnica del personale di verifica, quello addetto alla formazione dei treni deve assicurarsi che le porte dei veicoli in composizione al treno siano chiuse.

Analogamente deve comportarsi il personale di scorta nel ricevere in consegna i carri, segnalando nell'apposito quadro del foglio di corsa le eventuali irregolarità relative alla composizione dei treni.

In seguito a richiesta delle Autorità Doganali, per qualche tratto prossimo alla zona di confine, i carri vuoti possono viaggiare con le porte scorrevoli aperte per il solo tratto stabilito.

Art. 28

Soppresso

Art. 29**TRASPORTI MILITARI**

I carri carichi di trasporti militari, disposti con ordine di movimento o con dispaccio, devono, di massima, essere ubicati ai treni prescritti in modo da arrivare in testa nelle stazioni di coincidenza o destinatarie e precisamente subito dopo la locomotiva, sempre che le vigenti disposizioni in materia di sicurezza non lo impediscano. Detti carri non debbono mai essere tolti dalla composizione dei treni di inoltro per rispettare l'itinerario e deve essere comunque evitata la soppressione dei treni, specie se i trasporti sono destinati all'imbarco. Solo in caso di forte ritardo può modificarsi l'itinerario per assicurare l'arrivo in tempo, dandone sollecita comunicazione all'Unità periferica interessata e all'Unità centrale competente.

Art. 30**Soppresso****NORME COMUNI AI TRENI VIAGGIATORI E MERCI****Art. 31****DISPOSIZIONI PARTICOLARI RIGUARDANTI L'UBICAZIONE
DI ALCUNI VEICOLI O TRASPORTI**

1. Nei treni viaggiatori il bagagliaio, salvo eccezioni ammesse, deve essere ubicato in testa alle carrozze; negli altri treni in punto adatto al servizio che deve svolgere, tenendo sempre presente le variazioni che i treni devono subire nelle stazioni di regresso.

2. Soppresso.

3. I trasporti di colli indivisibili di peso eccezionale, bestie feroci, grosse travi, merci infettanti, infiammabili, esplosivi e quelli altrimenti specificati debbono essere effettuati con treni merci, salvo eccezioni ammesse o autorizzate di volta in volta osservando per la loro ubicazione le norme prescritte.

Art. 32**POSTO DEL CAPOTRENO**

1. In tutti i treni viaggiatori composti di materiale ordinario il capotreno prende posto in un compartimento o vano riservato di una delle prime tre vetture di testa in servizio. Si può derogare alla predetta norma, fissando preventivamente l'ubicazione del posto del capotreno, quando esistono particolari condizioni di esercizio o particolari composizioni dei convogli che non permettono la riservazione nei limiti precedentemente indicati. Il capotreno prenderà posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione, per i soli treni a trazione elettrica o diesel, quando risulti impossibile reperire un idoneo compartimento.

Nei treni merci il capotreno, quando previsto, prende posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione ovvero nel veicolo più adatto alla frenatura, nel caso che ciò si renda necessario.

2. Nei treni navetta viaggianti con la locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota.

Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E 464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.

3. Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell'ordine:

- nell'apposito scomparto;
- nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto dell'aiuto macchinista quando vi sia il solo macchinista (1);
- al posto dell'aiuto macchinista nella testata posteriore.

4. Nei casi previsti dall'Art. 8 dell'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni, il capotreno prende posto nella cabina di guida al posto dell'aiuto macchinista o nella vettura pilota del treno navetta con locomotiva in coda, assumendo gli obblighi stabiliti dall'articolo stesso.

(1) Vedi norme di dettaglio riportate all'Art. 8 ISPST ed all'Art. 3 IPCL.

Art. 33**COMUNICAZIONE TRENI STRAORDINARI AI POSTI DI VERIFICA**

Le Imprese Ferroviarie devono segnalare l'effettuazione dei treni straordinari ai posti di verifica interessati.

Art. 33 bis**UTILIZZAZIONE TRENI CON FUNZIONI DIVERSE DA QUELLE
PREVISTE NELL'ORARIO DI SERVIZIO**

Se un treno previsto in orario per treni viaggiatori viene utilizzato per merci (o viceversa), ad esso deve essere praticata, oltre alle altre occorrenti, anche la seguente prescrizione, da parte dell'agente addetto alla formazione treni: "Vostro treno utilizzato per".