

ISTRUZIONI

**per il servizio dell'agente di condotta dei treni delle IF
in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale**

(IPCL-IF)

Edizione 2019

Art. 1

Disposizioni generali

1. In applicazione delle Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e di quanto stabilito dall'Autorità nazionale di sicurezza, le norme di esercizio delle presenti istruzioni riportano le procedure di interfaccia fra l'agente di condotta (AdC) e il regolatore della circolazione (RdC), limitatamente all'espletamento del servizio di condotta dei treni e indipendentemente dall'unità di trazione utilizzata. A cura delle imprese ferroviarie (IF) le presenti istruzioni devono essere integrate con procedure interne.
2. Le IF devono fornire all'AdC dei treni tutte le informazioni e la documentazione che gli occorrono per lo svolgimento delle sue mansioni.
3. L'AdC, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme di cui ai precedenti commi, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto o evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.
4. Nei casi non previsti l'AdC, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia, per quanto possibile, con le norme che disciplinano i casi previsti.
5. È vietato l'utilizzo, durante il servizio di condotta, di qualsiasi dispositivo che possa alterare la percezione dei segnali ferroviari.
6. L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte e verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza (come l'invio della chiamata di emergenza), devono avvenire, da parte dell'AdC, a treno fermo.
7. Nelle cabine di guida dei treni devono essere presenti, e in posizione tale da essere immediatamente utilizzabili in caso di necessità, i mezzi di segnalazione portatili per ordinare l'arresto in caso di emergenza, di cui al "Regolamento sui segnali in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale" (RS).

Art. 2

Rapporti fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta

1. L'organizzazione del servizio della condotta dei treni è di competenza dell'IF.
2. Per gli aspetti di circolazione l'AdC si relaziona (sia in linea che nelle località di servizio) con il RdC di giurisdizione sulla base delle procedure di interfaccia emanate da RFI.
3. In caso di inconvenienti di esercizio, per i quali gli accertamenti iniziali permettano di configurare una responsabilità dell'AdC, il RdC può arrestare il treno o la manovra per notificare all'interessato l'evento secondo quanto disciplinato all'articolo 28.
4. All'AdC può essere richiesta l'effettuazione di alcune verifiche o determinate operazioni sugli impianti di terra. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'AdC, l'IF deve emanare apposite procedure interne volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'AdC e gli altri agenti dell'IF stessa incaricati di svolgerle.
5. Il RdC può richiedere all'AdC:
 - la conferma con comunicazione registrata della completezza del treno e della regolarità della coda da verificare in base alle specifiche procedure interne stabilite dall'IF di appartenenza, utilizzando la formula "*TRENO...GIUNTO*";

- l'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una località di servizio, nei casi previsti dal RS;
- il controllo e la manovra a mano dei deviatori, dove previsto;
- l'azionamento dell'apposito dispositivo (leva o pulsante) per la disposizione a via libera del segnale collegato all'impianto RTB, dove previsto;

nonché, sulle linee esercitate in comando a distanza con CTC o SCC:

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

Art. 3

Persone ammesse nelle cabine di guida

1. Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nelle cabine di guida è riportato nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) del veicolo.
2. Ai fini ispettivi, il personale dell'Autorità nazionale di sicurezza, munito di apposito documento di accesso, deve sempre essere ammesso a viaggiare nelle cabine di guida, fermo restando il rispetto del vincolo di cui al comma 1.
3. Possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida, secondo la seguente priorità, anche:
 - agenti la cui presenza in cabina è prevista dalle norme vigenti;
 - personale di RFI munito del documento di accesso il cui fac-simile è riportato nell'Allegato 8;
 - altre persone autorizzate e accompagnate durante il viaggio da personale dell'IF.
4. L'AdC deve procedere, prima della partenza del treno, al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.

Art. 4

Stazionamento delle unità di trazione

1. Le IF devono garantire che le unità di trazione in stazionamento sui binari di stazione non possano essere spostati senza l'intervento di personale competente autorizzato dalle IF.
2. Le unità di trazione in stazionamento devono essere condizionate nel rispetto delle specifiche istruzioni relative al veicolo e comunque in modo tale da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.

3. L'inserimento del freno di stazionamento¹ e la verifica della sua efficacia devono essere eseguiti rispettando le apposite procedure interne emanate dalle IF.

4. Fermo restando il rispetto delle procedure per lo stazionamento dei veicoli, l'allontanamento dell'AdC dalle unità di trazione in stazionamento sui binari di circolazione, esclusi i binari di corsa, è ammesso previa autorizzazione del RdC o sulla base di preventivi accordi tra le IF interessate e RFI; sui binari di corsa l'allontanamento dell'AdC dalle unità di trazione in stazionamento non è mai ammesso.

5. Alcuni convogli sono dotati della funzionalità "parking", che consente il mantenimento con pantografo in presa dell'alimentazione dei servizi di bordo (condizionamento, riscaldamento caricabatterie, ecc.) senza che vi sia alcun banco di manovra abilitato lungo il convoglio e senza che vi sia la necessità di presenziarlo.

Tale modalità viene utilizzata per realizzare in sicurezza e con i servizi di bordo in funzione il cambio banco, in caso di regresso del veicolo, oppure la sosta del convoglio con pantografo in presa e i servizi alimentati.

L'utilizzo di tale funzionalità per la sosta, definita "stazionamento in parking" è tale quando viene utilizzata per un periodo di tempo definito in una località di servizio di RFI.

Nel caso dell'adozione dello "stazionamento in parking", le IF devono comunicare a RFI, secondo le apposite procedure, le località interessate e le modalità di utilizzo della suddetta funzionalità.

L'utilizzo della funzionalità "parking" non sostituisce né integra la modalità di immobilizzazione dei veicoli.

Al fine di evitare disservizi durante le soste in modalità "parking" le IF dovranno garantire il rispetto delle seguenti condizioni:

- massimo assorbimento per pantografo in presa pari a 200 A;
- pantografi in presa non contigui in caso di sosta contemporanea in modalità "parking" di due convogli sullo stesso binario;
- effettuazione di una verifica visiva da parte dell'AdC dell'integrità e stato del pantografo in presa e, per quanto possibile, dell'effettivo corretto contatto di questi con il filo, prima di allontanarsi dal convoglio.

Art. 5

Stazionamento dei veicoli

1. Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso un sistema di immobilizzazione indipendente dal freno continuo automatico. Le modalità di stazionamento devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.

2. Nei casi di temporaneo stazionamento, l'immobilizzazione dei treni può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.

3. Le modalità per lo stazionamento dei veicoli sono disciplinate da procedure interne emanate dalle IF sulla base della apposita Istruzione di interfaccia.

¹ Per freno di stazionamento è da intendersi il freno a mano o ad accumulo di energia.

Art. 6 Rete ferroviaria, treni, manovre

Parte prima: Rete ferroviaria.

1. La circolazione ferroviaria si svolge sulla rete ferroviaria nazionale, costituita dalle linee (a uno o più binari), dalle località di servizio e da altri punti caratteristici ubicati in linea.

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

3. Nel caso delle linee a doppio binario, ciascun binario è attrezzato per la circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia (linee a doppio binario banalizzate); le specifiche istruzioni per l'uso degli impianti sulle linee a doppio binario banalizzate sono riportate nell'Allegato 1.

Si fa eccezione per alcune linee a doppio binario, definite "non banalizzate", i cui binari sono attrezzati solo per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia del treno; in tal caso, il binario di sinistra è denominato "legale" mentre il binario di destra è denominato "illegale".

4. Le località di servizio ubicate lungo le linee svolgono principalmente funzioni di regolazione della circolazione ferroviaria. Esse si suddividono in:

- a) stazioni;
- b) posti di comunicazione;
- c) bivi;
- d) posti di passaggio fra il doppio e il semplice binario.

5. Le stazioni sono le località di servizio, delimitate da segnali di protezione e munite di segnali di partenza, utilizzate per effettuare le precedenza fra treni circolanti nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto. Quando non siano adibite al servizio commerciale, possono anche denominarsi "posti di movimento".

Fra le stazioni si distinguono:

- a) stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee;
- b) stazioni di passaggio fra il doppio e il semplice binario;
- c) stazioni capotronco, che delimitano una porzione (tronco) di linea e assumono particolari funzioni ai fini della gestione delle prescrizioni di movimento.

In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni sono distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.

6. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari di circolazione (di arrivo, partenza o transito dei treni) e i binari secondari non adibiti al movimento dei treni. Vengono denominati binari di corsa i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione della linea nell'ambito della stazione; tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati per il transito dei treni che non hanno fermata.

Il binario di ricevimento o di stazionamento è il binario, delimitato generalmente da due deviatori estremi o da un deviatore e un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.

7. I posti di comunicazione (PC) sono località di servizio poste su linee a doppio binario, protette da segnali di blocco con funzione di segnali di protezione, sprovviste di segnali di partenza e di impianti atti ad effettuare precedenza ma munite di comunicazioni per il passaggio da un binario all'altro.

8. Sono denominati bivi e posti di passaggio fra il semplice e il doppio binario, le località di servizio protette da segnali di blocco con funzione di segnali di protezione, munite rispettivamente di impianti di diramazione di due o più linee e di confluenza in binario unico di linea a doppio binario.

9. Quando una località di servizio svolge contemporaneamente più funzioni (ad esempio: Bivio/PC) nell'orario di servizio devono essere specificatamente indicate tutte le funzioni svolte.

10. Sulle linee sono presenti altri punti caratteristici:

- a) posti di blocco intermedi;
- b) fermate;
- c) passaggi a livello ed eventuali posti fissi per la loro custodia da parte del personale addetto;
- d) posti di esodo;
- e) posti fissi di vigilanza;
- f) raccordi.

11. I posti di blocco intermedi sono punti della linea muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni.

12. Le fermate sono punti della linea adibiti al servizio commerciale; non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuare incroci e precedenza. Le fermate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

Secondo quanto stabilito negli appositi piani di emergenza, alcune fermate possono svolgere anche la funzione di punto antincendio; in tal caso nell'orario di servizio deve essere aggiunta al nome della fermata la dizione "Punto antincendio".

13. I passaggi a livello (PL) sono intersezioni a raso tra una o più strade e una o più linee ferroviarie e sono muniti di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) preventivamente al transito dei treni. I PL presenziabili dal personale hanno un posto fisso di custodia.

14. I posti di esodo (PdE), ubicati in determinate gallerie, sono particolari fermate utilizzate per la discesa dai treni e l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza; possono svolgere anche la funzione di distanziamento dei treni.

15. I raccordi sono binari che assicurano il collegamento ferroviario con aree produttive private o pubbliche ma non appartenenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale (stabilimenti industriali o simili); si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea.

16. I posti fissi per la custodia dei PL da parte del personale addetto e i posti fissi di vigilanza si dicono anche posti di linea.

17. Infine, le località di servizio disabilite e presenziate da agente di guardia (articolo 7, comma 5) e i posti di blocco intermedi presenziati da deviatore si dicono anche posti intermedi.

Parte seconda: Convogli, treni e manovre.

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

19. Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere. Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.

20. La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza dalla stazione di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella stazione termine corsa.

21. Dal punto di vista dell'esercizio ferroviario i treni si classificano in:

- a) ordinari: i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Il loro orario è diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della validità di questo;
- b) straordinari: i treni la cui effettuazione ha luogo soltanto in caso di necessità, secondo apposite modalità stabilite dall'Unità Centrale competente. L'orario di tali treni è compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte;
- c) supplementari: i treni che sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.

22. Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una località di servizio con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'AdC.

23. Le modalità per l'effettuazione delle manovre sono disciplinate dalla apposita Istruzione di interfaccia emanata da RFI e dalle relative procedure interne delle IF.

24. In caso di manovre per scarto veicoli in avaria o altra emergenza, in mancanza di manovratore l'AdC deve:

- a) mettersi in contatto con il Referente della propria IF per ricevere istruzioni circa il rispetto della composizione del treno riguardo all'eventuale presenza di merci pericolose, prima di procedere all'eventuale scarto veicoli;
- b) garantire l'immobilizzazione dei veicoli lasciati in stazionamento.

25. Quando due o più mezzi o gruppi sganciati vengono a trovarsi su uno stesso binario ed in precedenza allo stesso segnale fisso, l'indicazione a via libera di questo vale solo per il primo mezzo o gruppo; il mezzo o gruppo seguente non potrà avanzare se non dopo la disposizione a via impedita e la successiva manovra a via libera del segnale, salvo disposizione in contrario.

26. Particolari movimenti di convogli che avvengono all'interno della località di servizio stessa con SSB in "modalità treno" e con l'aspetto dei segnali da treno sono disciplinati in apposite sezioni del Fascicolo Linea (FL) con la denominazione di "Spostamenti ambito località di servizio in modalità treno".

27. In caso di guasti che non consentano la disposizione a via libera dei segnali né l'attivazione degli eventuali segnali di avanzamento, i movimenti di cui al comma 26 devono essere autorizzati dal RdC con apposita comunicazione registrata (fonogramma o consegna modulo M40), indicando il convoglio a cui si riferiscono e il termine dell'itinerario assegnato al movimento stesso.

Eventuali rallentamenti o riduzioni di velocità interessanti il percorso del convoglio dovranno essere comunicati all'AdC, con apposita comunicazione registrata, a cura del RdC, solo qualora siano inferiori alla velocità ammessa dal segnalamento o indicata in orario.

Art. 7 **Sistemi di esercizio**

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

2. In termini generali i sistemi di esercizio si basano su una delle seguenti due logiche funzionali:

- a) comando (e controllo) a distanza degli enti di sicurezza delle località di servizio della linea e, sotto certe condizioni tecnologiche, anche dei tratti di linea, da parte di un RdC (Dirigente Centrale Operativo, DCO), ubicato fisicamente in un posto “centrale” o in un’altra località di servizio, che impartisce i comandi a distanza e rileva i controlli di posizione degli enti di sicurezza (sistema di esercizio del “comando a distanza”); in tale sistema di esercizio alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal RdC all’AdC;
- b) presenziamento sul posto delle località di servizio della linea, da parte di RdC (Dirigenti Movimento, DM) che presenziano il passaggio dei treni, comandano e controllano, ciascuno localmente, gli enti della località di servizio e garantiscono la funzione di distanziamento dei treni in linea tramite i sistemi di blocco (sistema di esercizio della “dirigenza locale”).

3. Il sistema di esercizio del comando a distanza, dal punto di vista della tecnologia utilizzata, si suddivide a sua volta nelle seguenti categorie:

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

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

4. Alcune stazioni delle linee esercitate in comando a distanza possono essere, permanentemente o temporaneamente, presenziate da un DM; esse si dicono “stazioni porta”. In tal caso, la giurisdizione del DM è limitata ai soli movimenti di treni e manovre nell’ambito della stazione stessa.

5. A certe condizioni riportate nell’articolo 30, alcune località di servizio delle linee esercitate in dirigenza locale possono essere “disabilite” dal servizio movimento, cioè non presenziate da DM; in tali casi, in esse non possono effettuarsi incroci, precedenza o manovre. Le località di servizio disabilite a loro volta possono essere impresenziate oppure presenziate da un deviatore con funzione di agente di guardia (AG).

6. Una o più località di servizio delle linee esercitate in dirigenza locale possono essere comandate a distanza da un’altra stazione, purché retta da DM; tale particolare sistema di esercizio si definisce “telecomando punto-punto”.

La stazione che comanda a distanza le altre è denominata “posto di comando”, mentre le località di servizio comandate a distanza sono definite “posti satellite”. Il DM della stazione ove è ubicato il posto di comando (Dirigente Posto Comando, DPC) è anche DM dei posti satellite. I posti satellite devono essere indicati in orario e devono essere considerati abilitati e impresenziati, salvo prescrizione contraria.

7. Sulle linee esercitate in dirigenza locale il DM, oltre che presiedere al movimento dei treni e delle manovre e all’esercizio che si svolge nella località di servizio su cui ha giurisdizione, gestisce il movimento dei treni fra la sua località di servizio e le località di servizio limitrofe.

8. Salvo eccezioni, sulle linee esercitate in dirigenza locale l'attività dei DM deve essere coordinata, ai fini della regolarità dell'esercizio, da un operatore qualificato, denominato dirigente centrale (DC), che opera secondo le apposite istruzioni emanate a parte.

9. A livello di una determinata area dell'Unità Periferica, l'esercizio ferroviario è coordinato dal Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM). Al DCCM, in particolare, sono attribuiti anche compiti inerenti alla gestione delle emergenze, in base alle specifiche procedure emanate a parte.

10. L'Unità centrale competente può disporre, per linee a scarso traffico, anche ad uso turistico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni, in accordo con il quadro normativo nazionale.

Art. 8

Regimi di circolazione

1. I sistemi che assicurano il distanziamento in sicurezza dei treni, denominati anche "regimi di circolazione" o "sistemi di blocco", sono:

- a) il blocco elettrico (automatico, conta-assi e manuale);
- b) il blocco radio;
- c) il blocco telefonico.

2. Le linee esercitate con il regime del blocco elettrico sono suddivise in tratti, denominati sezioni di blocco, delimitati da segnali fissi luminosi, vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

3. Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono prive di segnali fissi luminosi. Esse sono suddivise in tratti (sezioni di blocco) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel RS. Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni con sottosistema di bordo (SSB) appositamente attrezzato, garantendo che ciascuna sezione sia impegnata da un treno per volta.

4. Il blocco telefonico è utilizzabile solo in caso di guasto dei sistemi di blocco elettrico. Le specifiche modalità di utilizzo sono riportate nell'articolo 25.

Art. 9

Sistemi di protezione della marcia

1. Al fine di garantire la protezione della marcia dei treni (rispetto dei segnali, delle riduzioni di velocità, ecc.), sull'infrastruttura ferroviaria nazionale sono implementati i seguenti sistemi:

- a) sistema europeo di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida ERTMS/ETCS (Livello 1 e Livello 2);
- b) sistema nazionale di controllo della marcia dei treni SCMT/SSC.

L'esercizio con i sistemi di cui sopra deve svolgersi in conformità alle specifiche istruzioni emanate a parte.

2. Per circolare, i treni devono essere attrezzati con SSB compatibili con i sottosistemi di terra (SST) presenti sulle linee da percorrere; la circolazione di convogli non attrezzati con SSB compatibili è ammessa solo in regime di interruzione, fatte salve le eccezioni di cui al comma 3.

3. Sulle linee attrezzate con SCMT/SSC la circolazione di convogli non attrezzati con SSB compatibili con i dispositivi del SST è inoltre ammessa sui binari in esercizio nei seguenti casi:

- a) treni composti con veicoli storici o turistici, per i quali valgono le norme riportate in Allegato 2;
- b) treni delle “ferrovie regionali” che accedono in stazioni in comune con l’infrastruttura ferroviaria nazionale. Gli arrivi di tali treni nelle suddette stazioni devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni o manovre, non superando comunque la velocità di 30 km/h. Qualora ciò non fosse possibile, il RdC deve disporre affinché siano sospesi gli altri movimenti contemporanei di treni o manovre sui binari non indipendenti da quello percorso dal treno stesso.

Principi di interfaccia che regolano la circolazione di treni temporaneamente privi di protezione SCMT/SSC.

4. In caso di guasto al SSB SCMT/SSC che lo renda inefficiente, rilevato nella località di servizio di origine, il treno non può essere messo in circolazione; la responsabilità di tale incombenza è dell’IF che effettua il treno.

5. Fatte salve le modalità per la ripresa della marcia emanate nelle specifiche procedure di interfaccia, la circolazione di treni con SSB SCMT/SSC escluso per guasto verificatosi in corso di viaggio – che in base alle norme emanate dall’Autorità nazionale di sicurezza non possono superare la velocità di 50 km/h – deve essere limitata al percorso strettamente necessario per raggiungere la stazione più idonea a consentire la risoluzione del guasto o il ricovero del treno. Tale stazione è individuata dal DCCM, sentito il Referente dell’IF.

6. Il RdC, nei casi in cui – secondo le modalità previste dalle specifiche istruzioni – sia stato avvertito dall’AdC della necessità di escludere il SSB, deve informare il DCCM per l’individuazione della stazione di cui al comma precedente e avvisare il RdC della località di servizio successiva, ricadente nel tratto citato, circa il fatto che il treno circola con SSB escluso, ricevendone conferma.

7. Nei casi previsti dalle procedure interne di RFI, prima di consentire la ripresa della marcia del treno con SSB escluso, il RdC deve notificare all’AdC una riduzione di velocità inferiore a 50 km/h, a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento, utilizzando la prescrizione: “NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ... PER SISTEMA DI CONTROLLO VELOCITÀ DI RALLENTAMENTO NON ATTIVO”.

Inoltre, qualora sul binario attiguo a quello che deve percorrere il treno con SSB escluso sia in atto un’interruzione, al treno deve essere praticata la seguente prescrizione: “NON SUPERATE VELOCITÀ DI 30 KM/H EMETTENDO RIPETUTI FISCHI DA ... A ... PER POSSIBILE PRESENZA PERSONALE AL LAVORO SUL BINARIO ATTIGUO”.

Art. 10

Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell’esercizio

1. Le comunicazioni riguardanti la sicurezza dell’esercizio devono avvenire, salvo casi specifici previsti nella presente o in altre istruzioni, in forma registrata (“comunicazione registrata”) o attraverso l’aspetto specifico dei segnali. Le comunicazioni registrate possono essere trasmesse per iscritto o in forma di comunicazione verbale registrata.

2. Le comunicazioni registrate per iscritto comprendono l’orario di servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi telefonicamente (dispaccio), per fax o per via informatica, oppure consegnati

a mano, secondo le apposite istruzioni.

3. Le comunicazioni verbali registrate fra RdC e AdC avvengono nei casi e secondo le modalità riportati nell'Allegato 3.

4. Tra le comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio vi sono:

- a) le prescrizioni di movimento, cioè tutti gli ordini e disposizioni di servizio relativi all'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni. Esse possono essere comunicate mediante l'orario di servizio, l'aspetto specifico dei segnali (secondo le apposite norme del RS), i moduli di prescrizione ai treni (Allegato 4), le comunicazioni verbali registrate (Allegato 3);
- b) le prescrizioni tecniche (elaborate e comunicate all'AdC secondo le specifiche procedure interne delle IF), cioè tutti gli ordini e le disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei veicoli.

5. Le prescrizioni di movimento sono definite a carattere permanente (fino ad avviso contrario) o di qualche durata (con un termine prefissato) quando la ragione che le ha determinate è comunque programmata e se ne conosce la necessità con congruo anticipo.

La gestione informatica delle suddette prescrizioni da partecipare ai treni è affidata ai "Nuclei Territoriali M3M40" la cui giurisdizione è riportata nell'orario di servizio. Esse devono essere rese disponibili al treno, in via informatica, per l'intero percorso dello stesso. Le procedure per la gestione delle prescrizioni e le modalità di partecipazione delle stesse ai treni, anche in caso di indisponibilità del sistema informatico, sono emanate a parte.

Nel caso in cui le prescrizioni non siano gestite dal sistema informatico per cause contingenti, le stesse devono essere notificate ai treni dal RdC della stazione limitrofa al tratto interessato, direttamente o dando incarico a precedente stazione, senza oltrepassare la prima stazione capotronco, con conferma treno per treno o per tutti i treni successivi ad uno specifico, secondo la successione d'orario nella stazione incaricata.

6. Sono definite occasionali/improvvisate le prescrizioni di movimento la cui necessità intervenga senza pianificazione e senza indicazione precisa sulla durata. Esse non sono gestite dal sistema informatico e devono essere notificate ai treni a cura del RdC interessato.

Art. 11 **Rallentamenti**

1. La gestione e la partecipazione ai treni delle prescrizioni di rallentamento seguono quanto disciplinato all'articolo 10.

2. Non occorrono comunicazioni ai treni per i rallentamenti indicati nell'orario di servizio.

3. La notifica del rallentamento deve essere partecipata, con il modulo M.3, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.

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

Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione oppure di cessazione del rallentamento, dovranno essere specificati rispettivamente, l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento² oppure l'ora ed il giorno di cessazione³.

4. Sui tratti di linee affiancate i rallentamenti devono essere notificati su due distinti moduli M.3, uno che si riferisce alla linea di impostazione e l'altro ad una o più linee affiancate. Su detti tratti, per la notifica di un rallentamento su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, l'orario a cui deve farsi riferimento è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto a rallentamento.

5. Sulle linee a doppio binario tutti i treni devono essere in possesso delle prescrizioni di rallentamento interessanti sia il binario di sinistra o legale che il binario di destra o illegale. Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti sul binario legale o perché circolanti su binario illegale), le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.

6. In caso di rallentamenti determinati da necessità improvvise, fino a quando gli stessi non vengano gestiti dal sistema di protezione della marcia attivo sul tratto di linea interessato, il RdC deve notificare ai treni interessati, con comunicazione registrata, una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettare a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H DA A ...".

7. Qualora il rallentamento non gestito dal sistema di protezione ricada completamente nell'ambito di una località di servizio, la riduzione di velocità di cui al precedente comma può essere limitata all'itinerario (di arrivo, partenza o transito) comprendente per intero l'estesa del rallentamento, con la seguente comunicazione registrata: "*NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H SULL'ITINERARIO DI (ARRIVO OPPURE PARTENZA OPPURE TRANSITO) A, PER RALLENTAMENTO NON GESTITO DAL SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA*".

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

8. Le stesse procedure si applicano anche alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti non gestite dal sistema di protezione della marcia.

9. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 senza segnali fissi luminosi, i rallentamenti completamente gestiti dal predetto sistema non vengono notificati ai treni con prescrizioni di movimento.

Per la gestione dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2 senza segnali fissi luminosi, nonché per quelli in ingresso e uscita da tali linee devono essere osservate le specifiche norme previste nelle "Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni".

Art. 12 **Itinerari e dispositivi di sicurezza**

1. L'itinerario di arrivo di un treno si intende delimitato come segue:

² Da rispettare dalle ore..... del.....

³ Da rispettare fino alle ore..... del.....

- a) arrivo sul binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione fino al segnale di partenza⁴;
- b) arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino al punto di normale fermata.

2. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e si intendono delimitati come segue:

- a) itinerario di arrivo esterno: si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno;
- b) itinerario di arrivo intermedio: si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi;
- c) itinerario di arrivo interno: è delimitato come segue:
 - arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo⁶;
 - arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino al punto di normale fermata.

3. I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito. Per l'arrivo del treno su un binario passante (cioè non terminante con un paraurti) si devono inoltre disporre opportunamente i deviatoi compresi in una zona di sicurezza, detta zona di uscita, oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 1 e 2.

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatoi compresi nella zona di uscita, oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi.

4. L'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea. I deviatoi dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.

Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni, indicate in orario, munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatoio di uscita viene dai treni impegnato di calcio in falsa posizione.

5. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e si intendono delimitati come segue:

- a) itinerario di partenza interno: si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno;
- b) itinerario di partenza intermedio: si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno;
- c) itinerario di partenza esterno: si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

6. Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:

⁴ Nel caso in cui al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, e questo risulti acceso, l'itinerario termina, in deroga a quanto previsto nel comma, al successivo segnale di partenza comune ad un altro binario o fascio di binari.

- a) sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate, nonché sulle linee non banalizzate nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;
- b) sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale.

7. Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

La stessa tabella deve essere applicata anche nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo quando, per caratteristiche di tracciato, risulti difficoltosa l'individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

In casi particolari, le Unità Periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che deve essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

I criteri di cui al presente comma valgono anche per i bivi e i posti di comunicazione.

8. L'itinerario di transito di un treno che non ha fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.

9. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'orario di servizio (PGOS-IF).

10. Sono fermascambi di sicurezza i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dall'Unità Centrale competente. Tutti i deviatori delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.

11. Il collegamento di sicurezza è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatori o eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

- a) per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatori e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;
- b) per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.
- c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre anche che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.

Nel caso delle linee attrezzate con ERTMS/ETCS, il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra le apparecchiature atte alla concessione di una Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

- a) per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;
- b) per rimuovere gli enti da questa posizione occorre che la concessione dell'Autorizzazione al Movimento, relativa al tratto che interessa gli enti, sia stata annullata e, se il treno non ha ancora impegnato i deviatori, revocata a bordo.
- c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre anche che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.

12. I deviatori e gli altri enti di sicurezza delle località di servizio interessati alla circolazione dei treni devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.

13. I deviatori in linea devono essere muniti di fermascambi di sicurezza e di collegamento di sicurezza con i segnali.

14. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:

- a) quando i treni percorrono itinerari di per sé stessi indipendenti per disposizione di impianto;
- b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, o nei casi previsti nelle apposite istruzioni, la completa indipendenza degli itinerari.

Nel caso particolare delle linee attrezzate con ERTMS/ETCS senza segnali fissi luminosi, l'arrivo, la partenza o il transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro sono ammessi:

- a) quando i treni percorrono itinerari di per sé stessi indipendenti per disposizione d'impianto;
- b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del sistema in supervisione completa o con marcia a vista, la completa indipendenza degli itinerari.

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

- a) il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario e ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori con il minimo di 50 metri di cui al successivo comma 16;
- b) gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle apposite istruzioni, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come alla precedente lettera;
- c) nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6‰ in discesa.

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

Nel caso di due arrivi nello stesso senso che abbiano un punto di convergenza posto oltre i rispettivi segnali di partenza, la contemporaneità è ammessa anche quando la distanza minima richiesta esista per uno solo dei due itinerari di arrivo.

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

- a) la velocità del treno in arrivo non sia superiore a 30 km/h;
- b) il movimento di arrivo non sia di corretto tracciato;
- c) sia garantita la distanza di visibilità prescritta, senza possibilità di deroga, del segnale che protegge il punto di convergenza situato a distanza ridotta.

17. Nel caso particolare delle stazioni ubicate su linee attrezzate con ERTMS/ETCS senza segnali fissi luminosi, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

- a) il punto di convergenza sia protetto da segnale di partenza e ubicato ad almeno 100 metri dal punto stesso, salvo specifiche deroghe concesse dalla Direzione Tecnica di RFI;
- b) gli impianti di stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza, i quali, con la concessione di Autorizzazione al movimento da parte del sistema, in supervisione completa o con marcia a vista, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come alla precedente lettera;
- c) nel tratto di arrivo compreso fra il segnale imperativo di protezione e quello di partenza, la pendenza media del binario non sia superiore al 6‰ in discesa.

18. Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalle Unità Periferiche interessate per regolare i movimenti contemporanei nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc.).

Art. 13

Partenza ed avviamento dei treni

1. In determinate stazioni indicate nell'orario di servizio il RdC subordina la disposizione a via libera del segnale di partenza al ricevimento della conferma che il treno è in condizioni di partire all'ora prestabilita (comunicazione "Treno Pronto") da parte di un agente appositamente incaricato dall'IF. La comunicazione "Treno Pronto" deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure di cui all'Allegato 5.
2. La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'AdC, secondo quanto stabilito dal RS.
3. L'AdC in caso di nebbia o altro impedimento, anche quando possa avvalersi del segnale indicatore alto di partenza, è tenuto ad assicurarsi, dopo l'avviamento del treno, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza.
4. Il RdC che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita, per guasto o altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dare all'AdC del treno opportuna prescrizione, utilizzando uno degli appositi moduli o le comunicazioni verbali registrate nei casi previsti (allegati 4 e 5); deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato. La prescrizione non occorre quando, per la partenza del treno, ci si possa avvalere del segnale di avanzamento o di avvio.
5. Sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS senza segnali fissi luminosi, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali di partenza oppure del segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo posto di servizio o fino al successivo segnale imperativo di PdE o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 50 km/h.
6. L'AdC di testa, partendo da una località di servizio, deve assicurarsi del regolare inoltro del treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi. Quando ciò non sia possibile (partenza con segnale a via impedita, mancanza segnale di partenza, ecc.), l'AdC deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.

Detto personale ed anche quello delle locomotive di coda e di quella intercalata nel treno hanno l'obbligo di osservare se venissero esposti segnali di arresto.

7. Nelle stazioni provviste di deviatori tallonabili a ritorno elastico, l'AdC dei treni in partenza è autorizzato a percorrere in uscita i deviatori disposti per il tallonamento.

Art. 14 **Percorso dei treni**

1. È ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dell'AdC dallo stesso dalla unità di trazione, solo in presenza di anomalie, solo dopo aver effettuato le operazioni per lo stazionamento delle unità di trazione ed assicurato l'immobilità del convoglio, come previsto agli articoli 4 e 5.

In alternativa a quanto sopra, le IF possono emanare apposite procedure che stabiliscano i requisiti minimi e le operazioni necessarie per il presenziamento della cabina di guida da parte dell'agente di accompagnamento dei treni durante l'allontanamento temporaneo dell'AdC.

2. Le apparecchiature di bordo di ripetizione continua dei segnali in macchina (RSC) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nelle Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche (NEAT) (parte I, Sezione I).

Le apparecchiature di bordo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nelle NEAT (parte I, Sezione II).

Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nelle NEAT (parte I, Sezione III).

Le apparecchiature di bordo del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nelle NEAT (parte I, Sezione IV).

Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia del Treno e Segnalamento in Cabina di Guida (ERTMS/ETCS) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nelle NEAT (parte I, Sezione VI), nonché, per le linee attrezzate con ERTMS/ETCS L1, emanate a parte.

Le apparecchiature di bordo per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme di esercizio riportate nelle NEAT (parte II, Sezione I).

3. L'AdC di testa nell'approssimarsi alle diramazioni deve assicurarsi, per quanto possibile, che il treno sia istradato sul binario ad esso destinato.

4. Quando l'AdC scorga un segnale fisso spento o lo spegnimento completo di un segnale di avviso o d'inizio di rallentamento o lo spegnimento di un segnale di attenzione deve tempestivamente segnalare tale anomalia con comunicazione registrata al RdC. Analogamente deve provvedersi quando l'AdC rilevi la mancata o irregolare chiusura di un PL o quando rilevi la mancata accensione della luce bianca lampeggiante dell'apposito segnale di protezione di un PL non munito di barriere di cui all'art. 53 bis del RS. Resta inteso che i predetti avvisi non devono essere dati quando siano riferiti ad anomalie già notificate ai treni interessati.

5. L'AdC che abbia ricevuto una prescrizione di segnale spento o guasto (a via libera, a via impedita o in posizione incerta), deve rispettare la prescrizione di cui è in possesso anche se trovasse il segnale ripristinato o con aspetto diverso da quello indicato nella prescrizione stessa.

6. L'AdC che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi che i dispositivi che inibiscono il transito lato strada del PL non siano in posizione di chiusura o la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui i dispositivi siano in posizione di chiusura e non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del treno.

Nel caso in cui l'AdC rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al RdC, il quale deve richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione e informare dell'anormalità, con comunicazione registrata, il RdC che invia i treni verso il PL in senso opposto.

In ogni caso l'AdC del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione⁵ del PL da parte del personale di RFI o degli Organi di Polizia.

7. L'AdC che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL senza barriere o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del treno.

8. Qualora all'AdC di un treno sia prescritta la marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello in consegna agli utenti (PLp), la modalità di circolazione del treno deve essere analoga a quella di cui all'articolo 53 bis, comma 4, del RS.

Qualora l'AdC rilevi la mancata chiusura di un PLp, lo stesso AdC deve avvertire dell'anormalità il RdC con comunicazione registrata.

9. In particolari condizioni di esercizio, può essere prescritto ai treni di non superare i 30 km/h in corrispondenza del PL e di emettere ripetuti fischi in precedenza allo stesso.

10. L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con comunicazione registrata, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'aspetto del segnale che lo protegge e dall'eventuale codice a bordo.

11. Nell'avvicinarsi ad una località di servizio o ad un posto protetto da segnali fissi, spetta all'AdC di testa al treno curare il rispetto dei segnali stessi.

12. Quando l'AdC in testa al treno scorge un segnale fisso disposto a via libera, deve controllare che tale rimanga finché non l'abbia oltrepassato.

13. Quando per condizioni locali o per intemperie i segnali non fossero visibili a conveniente distanza, l'AdC regolerà la velocità in modo tale da poter percepire tempestivamente l'aspetto del segnale.

14. L'AdC di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve avanzare ad una velocità tale da poter arrestare il treno stesso entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'AdC vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive.

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

Nella prescrizione di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata, nonché possibilmente il motivo.

⁵ Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del PL, che sbarri in tutto o in parte la sede stradale (barriere, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.).

15. L'uso dei fanali anteriori nel livello di intensità luminosa "luce abbagliante", nonché del faro centrale, è consentito solamente nei casi di marcia a vista o per permettere l'identificazione di punti singolari della linea. Esso deve essere limitato allo stretto necessario, soprattutto quando vi sia possibilità di abbaglio:

- nell'ambito delle stazioni o dei cantieri di lavoro;
- sulle linee a doppio binario, o affiancate, nell'approssimarsi e fino all'incrocio con treni o mezzi d'opera circolanti in senso opposto;
- nell'incrocio di mezzi stradali percorrenti strade affiancate alla linea.

16. Su determinate linee sono installati dispositivi atti a rilevare lo stato termico delle boccole dei veicoli in movimento (RTB). L'ubicazione degli impianti RTB sull'infrastruttura ferroviaria nazionale è riportata nell'orario di servizio, dove sono anche riportati i segnali fissi luminosi collegati con dette apparecchiature. Al passaggio dei treni rilevano la temperatura delle boccole esterne di tutti gli assi e in caso di anomalità inviano una segnalazione di allarme al posto di controllo imponendo l'arresto del treno.

Determinati impianti RTB sono anche attrezzati con il dispositivo per il rilevamento della temperatura degli assi frenati (RTB/RTF).

Le norme per l'esercizio degli impianti RTB/RTF sono riportate nelle NEAT, parte II, Sezione II.

Art. 15

Arrivo e fermata dei treni

Ricevimento su binario ingombro

1. L'AdC deve effettuare le fermate d'orario o prescritte indipendentemente dalle indicazioni fornite dai segnali fissi o dalle segnalazioni ricevute in cabina di guida.

2. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste fermate facoltative a richiesta dei viaggiatori in arrivo o in partenza da effettuarsi con le modalità stabilite dal RS e dalla PGOS-IF.

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

4. L'AdC deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo, salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dalle Unità centrali competenti.

L'AdC, se ricevuto su binari muniti di tabelle di orientamento di cui all'art. 65 bis, comma 1 del RS, deve rispettarne, per quanto possibile, le relative indicazioni.

5. Quando un treno è in ritardo il RdC deve procurare di sopprimere nella propria stazione e nei posti intermedi fino alla stazione successiva, la fermata di orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria.

6. In determinate località di servizio individuate da apposito segno convenzionale in Orario di servizio, qualora non sia stato possibile far preavvisare un treno di non effettuare una fermata d'orario o prescritta, il RdC della stazione interessata può evitarne l'arresto disponendo il segnale di partenza a via libera.

Per un treno viaggiatori anche se non ordinario, la procedura su descritta è applicabile alle sole fermate escluse dal servizio pubblico per indicazione d'orario, o prescritte non per servizio viaggiatori.

7. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente

all'art. 13 commi 1 a), 2 a), 2 b) e 2 c) primo alinea o all'art. 13 commi 1 b) e 2 c) secondo alinea, salvo la presenza di un P.L. nella zona di uscita di una stazione con segnale di partenza comune a più binari. In questo caso il P.L. si considera comunque protetto quando sia a distanza non inferiore a 50 metri dal segnale stesso.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS senza segnali fissi luminosi, costituisce ingombro all'uscita del binario di ricevimento qualsiasi ostacolo posto a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo, salvo deroghe concesse dall'Unità Centrale competente.

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

9. Salvo i casi di cui al comma 10, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con comunicazione registrata ("*A... SARETE RICEVUTI SU BINARIO DI RICEVIMENTO INGOMBRO [o TRONCO]*"), del ricevimento su binario ingombro o tronco e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS senza segnali fissi luminosi, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione.

In tal caso non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo.

Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione; in quest'ultimo caso, l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri e i treni devono essere avvisati con comunicazione registrata: "*A..... SARETE RICEVUTI SU ITINERARIO CON INGOMBRO PRIMA DEL BINARIO DI RICEVIMENTO*".

10. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:

- a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti di binario tronco;
- b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal RS per ingresso su binario ingombro o corto; in tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

11. In determinate stazioni di testa, individuate dalle Unità Periferiche interessate e indicate nell'orario di servizio, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione e limitatamente ai periodi in cui la nebbia è considerata fenomeno eccezionale, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico di cui al punto b) del comma precedente, il segnale di arresto a mano in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da unità di trazione, da carrozze o carri con sagoma chiusa.

12. L'AdC, nei casi di cui ai commi 9 e 10 deve avanzare sul binario di ricevimento con cautela per poter arrestare il treno in prossimità del paraurti o del segnale di arresto posto a protezione dell'ingombro, oppure in prossimità dell'ingombro stesso.

13. Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti di un binario tronco i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 km/h; tale restrizione deve essere imposta dal segnalamento o dall'orario di servizio.

In caso di guasto o anomalia al sistema di protezione della marcia del treno, la suddetta velocità non deve essere superiore a 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento o dall'orario di servizio e salvo limitazioni più restrittive.

14. Quando l'AdC si accorgesse di essere indebitamente ricevuto su di un binario ingombro, o incompatibile al servizio del proprio treno, o diverso da quello sul quale avesse avuto avviso di entrare, oppure su di una linea di diramazione diversa da quella che deve essere percorsa dal treno, deve valersi di tutti i mezzi disponibili per fermare prontamente il treno.

Art. 16 **Treni in multipla trazione**

1. Quando un treno viene rimorchiato da più unità di trazione presenziate è sempre l'AdC di testa che autorizza il movimento del treno, regola la corsa e dà i fischi regolamentari.
2. I fanali delle unità di trazione interposte debbono essere spenti o oscurati.

Art. 17 **Segnali d'arresto e di rallentamento non notificati**

1. Al presentarsi di un segnale d'arresto non notificato esposto sulla linea o lungo il treno l'AdC deve, senza alcun indugio, fermare subito il treno mettendo in atto tutti i mezzi di frenatura di cui dispone ed attenersi alle disposizioni che gli saranno date.
Nel caso in cui il segnale non fosse presenziato, l'AdC deve, dopo la fermata, mettersi in contatto con il RdC per ricevere le eventuali informazioni.
2. Al presentarsi di un segnale di rallentamento non notificato l'AdC deve rispettarlo percorrendo il tratto in soggezione a velocità non superiore a 10 km/h.
In tale evenienza l'anormalità deve essere notificata con le modalità previste per il caso di rilevamento di un segnale fisso spento.

Art. 18 **Precedenze**

1. In una stazione ha luogo una "precedenza normale" quando per disposizione d'orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso.
Quando in una stazione, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'orario di servizio, si determina una "precedenza anormale".
2. Nel caso non sia possibile comunicare ad una stazione la successione o una variazione della successione dei treni, la stazione che invia un treno diverso da quello atteso dalla stazione successiva deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione della stazione attigua e di annunciarsi con comunicazione registrata al RdC al fine di permettere a quest'ultimo di identificare il treno e dare le opportune istruzioni.
In tal caso il RdC di quest'ultima stazione deve confermare all'AdC con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno.
Lo stesso RdC deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopradescritta.
I successivi treni devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.

Art. 19 Incroci

1. Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio fra due treni può essere "normale" (indicato in orario o di fatto) oppure "anormale" (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata sede di incrocio.
2. Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di incrocio di fatto quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa, venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale o inferiore a 15 minuti.
3. I RdC, sulla base dell'effettivo andamento della circolazione ferroviaria, possono intervenire, per quanto di competenza, per spostare o disporre lo spostamento di un incrocio.

Art. 20 Treni straordinari e supplementari

1. I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola ante se trattasi di supplementare in precedenza o della parola bis, ter o quater, se trattasi di supplementare a seguito.
2. I treni supplementari in precedenza possono effettuarsi soltanto su linee a doppio binario, con un anticipo quanto più possibile limitato rispetto al treno preceduto. Sono ammessi al massimo tre treni supplementari a seguito e un solo treno supplementare in precedenza ad un determinato treno ordinario o straordinario.
3. Per i treni supplementari in precedenza, l'anticipo massimo consentito in partenza dalle stazioni dove il treno effettua servizio viaggiatori deve essere anche notificato all'AdC con comunicazione registrata: *"PARTITE CON ANTICIPO MASSIMO DI MINUTI... DALLE STAZIONI DOVE SI EFFETTUA IL SERVIZIO VIAGGIATORI"*.
4. In caso di guasto al sistema delle telecomunicazioni che non consenta di completare il processo di annuncio di un treno straordinario o supplementare, la circolazione del treno interessato deve essere sospesa in opportuna precedente stazione fino al ripristino del guasto.
5. Le procedure per la gestione delle prescrizioni e le modalità di partecipazione delle stesse ai treni straordinari e supplementari, anche in caso di indisponibilità del sistema informatico, sono emanate a parte.

Art. 21 Suppressione, fusione, sostituzione e riefettuazione di treni

1. Su richiesta delle IF o per iniziativa di RFI secondo le modalità previste dal PIR, il DCCM o altro apposito operatore di RFI può far sopprimere un treno.
2. Su richiesta delle IF o su ordine del DCCM le stazioni possono fondere due treni, sopprimendone uno di essi e facendone proseguire il materiale con altro treno

3. Il DCCM può sopprimere un treno e sostituirlo, effettuando un opportuno straordinario.
4. Qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non possa provvedersi con altro straordinario, il DCCM può disporre per la riefettuazione di treni precedentemente soppressi (salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine), secondo le norme previste per i treni straordinari.
5. Su determinati tratti fra due località di servizio serviti da più linee affiancate può essere ammesso, in base a specifiche procedure interne di RFI, che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea conservando il proprio numero, senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione.
I tratti di linea e le eventuali particolarità di circolazione sono riportati nell'orario di servizio.

Art. 22

Anticipo nella corsa dei treni

1. Ai fini della regolarità dell'esercizio i treni possono viaggiare in anticipo sul proprio orario; a tal fine gli agenti di condotta possono attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.
2. Un treno che espleta servizio viaggiatori non può partire da una stazione o da una fermata per servizio viaggiatori prima dell'ora stabilita, ad eccezione dei casi di cui ai successivi commi.
3. Un treno viaggiatori supplementare in precedenza può partire in anticipo nei limiti notificati a norma dell'articolo 20, comma 3.
4. Le Unità periferiche interessate possono disporre che in alcune stazioni determinati treni viaggiatori possano partire in anticipo rispetto al proprio orario. Tale provvedimento è contraddistinto nell'orario di servizio con l'apposito simbolo (art. 3 PGOS-IF) riportato a fianco dell'ora di partenza dalla stazione stabilita.

Art. 23

Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario

1. Su una linea a semplice binario, oppure su uno o entrambi i binari di una linea a doppio binario, la circolazione dei treni può essere interrotta, secondo le specifiche procedure interne di RFI.
2. Nell'orario di servizio possono essere previsti appositi periodi liberi da treni ordinari, denominati "intervalli d'orario". Durante tali intervalli, esplicitamente elencati nell'orario di servizio stesso, la circolazione può essere interrotta sul binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.
3. Sulle linee a doppio binario non banalizzate, in caso di eventi improvvisi (perturbazioni alla circolazione e interruzioni non programmate) che impediscano la circolazione sul binario legale, è ammesso istradare i treni sul binario illegale, con le modalità di cui al successivo articolo.

Art. 24

Circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata

1. La circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata con il regime del blocco telefonico, nel rispetto delle norme del seguente articolo 25.

2. I bivi in linea eventualmente esistenti sul tratto esercitato a binario unico devono essere sempre presenziati da un RdC.

Le Unità periferiche interessate devono preventivamente stabilire in relazione alle situazioni locali le modalità da osservare in attesa di tale presenziamento per l'evenienza di circolazione a binario unico.

Le stazioni disabilite, che si trovino sul tratto ridotto a binario unico, devono essere possibilmente presenziate da RdC.

3. I segnali fissi della linea e di protezione delle stazioni che comandano ai treni percorrenti il binario legale, non hanno significato per i treni che percorrono il binario illegale. Percorrendo il binario illegale si devono rispettare le indicazioni riportate nelle relative fiancate dell'orario di servizio. La velocità massima ammessa per i treni che percorrono il binario illegale è di 90 km/h.

4. Ai treni circolanti sul tratto esercitato a binario unico devono essere notificate le seguenti ulteriori prescrizioni:

a) ai treni circolanti nel senso illegale: avviso della circolazione a binario unico;

b) ai treni in arrivo dal binario illegale:

– fermata in precedenza del primo deviatoio delle stazioni interessate;

– marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h in arrivo e fermata nelle stazioni interessate.

Dette prescrizioni non devono essere praticate quando la stazione è munita del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale;

c) al primo treno circolante nel senso illegale: esposizione del segnale previsto dal RS.

Le suddette prescrizioni devono essere date d'iniziativa e a cura delle singole stazioni del tratto esercitato a binario unico.

5. Quando siano state realizzate tutte le occorrenti condizioni di sicurezza, i RdC delle stazioni interessate intervengono tempestivamente per evitare ai treni in arrivo dal binario illegale la fermata in precedenza del primo deviatoio della propria località di servizio.

6. Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere perché siano notificate le seguenti prescrizioni:

a) ai treni che devono percorrere stazioni disabilite e presenziate o che devono incontrare deviatoi di punta in altri posti intermedi presenziati: marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza dei posti stessi;

b) ai treni che devono incontrare i deviatoi di punta non presenziati: fermata prima d'impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo aver accertato la loro regolare disposizione;

c) ai treni che devono incontrare bivi in linea presenziati dal RdC: fermata prima di impegnare i deviatoi dei bivi stessi.

7. Il RdC che presenzia un bivio in linea deve far proseguire i treni circolanti nel senso illegale con la prescrizione di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza.

Art. 25

Guasti al blocco elettrico, al blocco radio e alle telecomunicazioni

1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento o quando debba essere considerato guasto, i treni vengono distanziati con marcia a vista salvo che in determinate situazioni di esercizio nelle quali la circolazione deve essere regolata, sulle linee con comando a distanza, con dispacci di giunto e sulle linee a dirigenza locale con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico conta assi, venendone a mancare il funzionamento o quando debba essere considerato guasto, i treni vengono distanziati, sulle linee con comando a distanza, con dispacci di giunto e, sulle linee a dirigenza locale, con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di giunto o di via libera tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco intermedi.

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono distanziati con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di giunto o di via libera tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco intermedi.

Del mancato funzionamento del blocco elettrico devono essere avvisati i treni ed i posti interessati.

Sulle linee esercitate con il blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che nelle situazioni di esercizio nelle quali la circolazione deve essere regolata previo accertamento della libertà della tratta interessata.

2. Nel caso di guasto al blocco elettrico con istituzione del blocco telefonico si devono osservare le seguenti procedure.

Il treno che deve essere distanziato con il blocco telefonico deve essere fermato nella stazione che lo immette sul binario sul quale la circolazione è regolata con tale regime.

Il DM deve notificare all'AdC con comunicazione registrata l'elenco dei treni incrocianti nella propria stazione, utilizzando la seguente formula: "PARTENZA VOSTRO TRENO VINCOLATA A INCROCIO CON TRENO/I N. ... [oppure: NON VINCOLATA A INCROCIO CON ALTRI TRENI]. SARETE AUTORIZZATO A PARTIRE SOLO DOPO AVER OTTENUTO [eventuale: COMUNICAZIONE TRENO/I INCROCIANTE/I GIUNTO/I E] AUTORIZZAZIONE AL MOVIMENTO CONCESSA DAL SISTEMA DI SEGNALAMENTO [oppure... CON SPECIFICA PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO]". Resta inteso che ogni eventuale modifica (variazione della successione dei treni incrocianti, cessata/sopraggiunta necessità di vincolo di incrocio con altri treni, ecc.) deve essere tempestivamente notificata all'AdC con altra apposita comunicazione registrata.

Nel caso di partenza con segnale disposto a via libera, il DM può disporre a via libera il segnale di partenza solo dopo aver verificato l'arrivo in stazione dell'eventuale ultimo treno incrociante. Prima di disporre a via libera il segnale di partenza il DM deve inoltre comunicare l'arrivo degli eventuali treni incrocianti all'AdC con apposita comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula "TRENO/I INCROCIANTE/I N. ... GIUNTO/I".

Nel caso di partenza a via impedita, le occorrenti prescrizioni devono essere notificate all'AdC solo dopo che il DM abbia verificato l'arrivo in stazione dell'eventuale ultimo treno incrociante. In aggiunta alle suddette prescrizioni, il DM deve comunicare l'arrivo degli eventuali treni incrocianti utilizzando la seguente formula "TRENO/I INCROCIANTE/I N. ... GIUNTO/I". Le suddette prescrizioni devono essere notificate all'AdC:

- con il mod. M.40 D.L. (B.A.) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico;
- con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico manuale o conta-assi.

Qualora la partenza del treno sia stata vincolata all'incrocio con altri treni, l'AdC prima della partenza, deve verificare che l'elenco dei treni incrocianti notificati sia corrispondente all'elenco dei treni incrocianti giunti comunicato dal RdC.

La notifica della circolazione con il regime del blocco telefonico a mezzo dei predetti moduli impone all'AdC l'obbligo di:

- rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato;
 - rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati eccetto, sulle linee con BA, quelli di blocco intermedi (PBA) permissivi per i quali sul modulo stesso è prescritto esplicito esonero. Qualora trattasi di segnali di PBA intermedi con permissività temporanea l'esonero resta valido solo se il segnale stesso mantiene il carattere di permissività (lettera «P» accesa) allorché viene incontrato dal treno. Tale esonero è relativo alla sola funzione di blocco.
- Resta inteso che i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di protezione e di partenza delle località di servizio anche se agli stessi è stato conferito il carattere di permissività mediante la lettera «P» luminosa.

La prescrizione di esistenza della via libera telefonica deve essere completata con il numero del relativo dispaccio. Quando l'avviso di cui sopra viene notificato dal DM di una stazione «posto di comando» ad un treno inviato verso la località di servizio «posto satellite», tale avviso può essere completato con il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta ed il numero del dispaccio di giunto che il DM si è procurato, oppure con il solo numero del treno precedentemente ricevuto nel posto comando stesso, in caso di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario per un treno da inviare in senso inverso.

3. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale o conta-assi è ammesso autorizzare dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca), la ripresa della corsa dai segnali dei posti di blocco intermedi che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera «A» spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 *1a*) del RS); in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca).
In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.

4. Per il proseguimento di un treno da un segnale di partenza (unico o esterno) a via impedita, di una stazione disabilitata oppure da un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita non presenziato da DM, devono essere applicate le seguenti procedure.

a) Linea esercitata con blocco elettrico manuale o conta-assi

1) IL BLOCCO ELETTRICO RISULTA EFFICIENTE ED UTILIZZABILE.

L'agente di guardia deve consegnare all'AdC il mod. M.40 D.L. (Bm/Bca), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posti di blocco intermedi), la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 15.

2) NON È STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO ED IL BLOCCO ELETTRICO NON È UTILIZZABILE.

L'agente di guardia deve consegnare all'AdC il mod. M. 40 D.L. (Bm/Bca), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posti di blocco intermedi), le prescrizioni n° 7 e n° 9 e, occorrendo, la prescrizione n° 15.

3) È STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO.

L'agente di guardia deve consegnare all'AdC il mod. M. 40D.L. (Bm/Bca), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posti di blocco intermedi), la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 15.

b) Linee esercitate con blocco elettrico automatico

1) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA LIBERA (Blocco efficiente).

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

2) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA OCCUPATA.

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

3) È STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO - M. 40 D.L. (BA) - FRA STAZIONE PRECEDENTE E SUCCESSIVA.

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 14 e, occorrendo, la prescrizione n° 19;

5. Le procedure previste al comma 4 punto b) del presente articolo devono essere osservate anche per i posti intermedi (articolo 6, comma 17) protetti da segnali di blocco automatico non permissivi presenziati da agenti che non siano dirigenti movimento, salvo la prescrizione n° 3 (*MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI ARRIVO/PARTENZA INTERESSATO*) che non deve essere notificata nel caso di segnale di blocco intermedio.

6. Sulle linee esercitate con blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema, ai treni devono essere praticate, ai fini del distanziamento, le prescrizioni:

a) in caso di distanziamento con marcia a vista:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° ... o fino al segnale di confine, ubicato al km ..., con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE gestiti dal Sistema, il ricorso al distanziamento con la marcia a vista è ammesso, fino al successivo segnale fisso, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno.

b) in caso di distanziamento con dispaccio di giunto:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° ... o fino al segnale imperativo di PdE o fino al segnale di confine, ubicato al km ..., non superando la velocità di 50 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Inoltre, sui tratti di linea ove sono presenti i PdE, nel caso in cui il distanziamento con dispaccio di giunto venga esteso oltre un PdS, al treno possono essere notificate anche le seguenti prescrizioni:

- siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale imperativo di protezione di ... (posto di servizio interessato);
- di non tener conto del segnale imperativo di partenza di ... (posto di servizio interessato).

7. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di

comunicazione a disposizione, il personale di RFI deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti, anche l'AdC, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo.

Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'AdC non possa mettersi in contatto con il RdC, la circolazione dei treni deve essere sospesa.

Art. 26

Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con le lettere luminose («P», «D» o «A») spente o da segnali non muniti di lettere luminose aventi la sola funzione di protezione di zone soggette a caduta massi

a) Linee con blocco elettrico automatico

1. Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del RdC. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti specifiche prescrizioni.

Segnale di protezione

- *SUPERATE IL SEGNALE DI PROTEZIONE DI DISPOSTO A VIA IMPEDITA CON LETTERA "P" DA CONSIDERARE ACCESA A LUCE LAMPEGGIANTE.*
- *STAZIONE DI DISABILITATA ED IMPRESENZIATA.*

Segnale di partenza

- *PARTITE DA CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA CON LETTERA "P" DA CONSIDERARE ACCESA A LUCE LAMPEGGIANTE.*
- *STAZIONE DI DISABILITATA ED IMPRESENZIATA.*

2. Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta che abbia anche la funzione di proteggere raccordi in linea, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del RdC. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare la seguente specifica prescrizione:

- *PROSEGUITE DAL P.B.A. N° CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA CON LETTERA "P" DA CONSIDERARE ACCESA A LUCE LAMPEGGIANTE.*

3. Un treno fermo al segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, a cui è associata la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del RdC praticata con la formula:

- *PROSEGUITE DAL P.B.A. N° ... CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA DA CONSIDERARSI PERMISSIVO;*

oppure, qualora la circolazione fosse regolata con il regime del blocco o giunto telefonico, con la formula:

- *SUPERATE IL SEGNALE DI P.B.A. N°... DISPOSTO A VIA IMPEDITA. MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H NEL TRATTO SOGGETTO A CADUTA MASSI.*

Devono inoltre essere osservate le procedure specifiche riportate nell'orario di servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").

4. Per il superamento di un segnale di PBA a via impedita con lettera "P" spenta a cui è associata anche la funzione di posto di verifica boccole devono essere osservate le norme emanate dall'Unità centrale competente per l'esercizio degli impianti di rilevamento della temperatura delle boccole (RTB). In caso di spegnimento della lettera "P" luminosa per guasto, il RdC, espletati gli eventuali accertamenti, deve autorizzare il proseguimento del treno con il segnale a via impedita e lettera "P" spenta da considerare accesa a luce fissa, esonerando l'AdC dall'eseguire la visita al materiale, con la seguente prescrizione:

- *PROSEGUITE DAL PBA N° ... CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA CON LETTERA "P" DA CONSIDERARE ACCESA A LUCE FISSA. NESSUN ALLARME RTB ASSOCIATO A VOSTRO TRENO. SIETE ESONERATO DALL'ESEGUIRE LA VISITA AL MATERIALE;*

oppure, se lo spegnimento della lettera "P" sia dovuto al rilevatore RTB guasto di cui non sia avvenuta l'esclusione del collegamento di allarme con il segnale:

- *RTB KM ... GUASTO. SIETE ESONERATO DALL'ESEGUIRE LA VISITA AL MATERIALE.*

b) Linee con blocco elettrico manuale o conta-assi

5. Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con lettera luminosa "D" o "A" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del RdC. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti prescrizioni:

Segnale di protezione

- *SUPERATE IL SEGNALE DI PROTEZIONE DI DISPOSTO A VIA IMPEDITA.*
- *MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI ARRIVO.*
- *FERMATE PRIMA DI IMPEGNARE CIASCUN DEVIATOIO O GRUPPO DI DEVIATOI ED OLTREPASSATELI CON CAUTELA E COMUNQUE SENZA SUPERARE I 30 KM/H DOPO AVERNE ACCERTATA LA REGOLARE DISPOSIZIONE PER IL CORRETTO TRACCIATO.*
- *MARCIA A VISTA IN CORRISPONDENZA DEL (DEI) P.L. KM (QUELLI PROTETTI DAL SEGNALE).*
- *STAZIONE DISABILITATA E IMPRESENZIATA.*

Segnale di partenza

- *PARTITE DA CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA.*
- *MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA.*
- *FERMATE PRIMA DI IMPEGNARE CIASCUN DEVIATOIO O GRUPPO DI DEVIATOI ED OLTREPASSATELI CON CAUTELA E COMUNQUE SENZA SUPERARE I 30 KM/H DOPO AVERNE ACCERTATA LA REGOLARE DISPOSIZIONE PER IL CORRETTO TRACCIATO.*
- *TRATTO DA A LIBERO DA TRENI (AGGIUNGENDO LA DIZIONE: "COME DA M.40 DL/M.40 TELECOM IN VOSTRO POSSESSO" NEL CASO IL TRENO CIRCOLI IN REGIME DI BLOCCO TELEFONICO/GIUNTO TELEFONICO).*
- *MARCIA A VISTA IN CORRISPONDENZA DEL (DEI) P.L. KM (QUELLI PROTETTI DAL SEGNALE E SE OCCORRENTE).*
- *STAZIONE DISABILITATA ED IMPRESENZIATA.*

Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:

- *FERMATE PRIMA DI IMPEGNARE IL DEVIATOIO UBICATO IN LINEA AL KM ED OLTREPASSATELO CON CAUTELA E COMUNQUE SENZA SUPERARE LA VELOCITÀ DI 30 KM/H DOPO AVERNE ACCERTATA LA REGOLARE DISPOSIZIONE PER IL CORRETTO TRACCIATO.*

6. Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera “A” spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di autorizzazione del RdC. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare all'AdC le seguenti prescrizioni:

- *PARTITE DAL P.B.I. N° CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA.*
- *TRATTO DA P.B.I. N° A (POSTO CORRISPONDENTE LIMITROFO) LIBERO DA TRENI (AGGIUNGENDO LA DIZIONE: “COME DA M.40 DL/M.40 TELECOM IN VOSTRO POSSESSO” NEL CASO IL TRENTO CIRCOLI IN REGIME DI BLOCCO TELEFONICO/GIUNTO TELEFONICO).*
- *MARCIA A VISTA IN CORRISPONDENZA DEL (DEI) P.L. KM (QUELLI PROTETTI DAL SEGNALE E SE OCCORRENTE).*
- *P.B.I. N° IMPRESEZIATO (SOLO NEL CASO DI LINEA CON BLOCCO ELETTRICO MANUALE).*

Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:

- *FERMATE PRIMA DI IMPEGNARE IL DEVIATOIO UBICATO IN LINEA AL KM ED OLTREPASSATELO CON CAUTELA E COMUNQUE SENZA SUPERARE LA VELOCITÀ DI 30 KM/H DOPO AVERNE ACCERTATA LA REGOLARE DISPOSIZIONE PER IL CORRETTO TRACCIATO.*

7. Per il superamento di un segnale di partenza oppure di un segnale di posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera “A” spenta che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, devono essere osservate le procedure previste rispettivamente nei precedenti commi 5 e 6 e al treno deve essere praticata anche la seguente prescrizione:

- *MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H NEL TRATTO SOGGETTO A CADUTA MASSI.*

Devono inoltre essere osservate le procedure specifiche riportate nell'orario di servizio (“Disposizioni varie per tratti di linea”).

8. Per il superamento di un segnale di posti di blocco intermedi a via impedita con lettera “A” spenta a cui è associata anche la funzione di posto di verifica boccole devono essere osservate le norme emanate dall'Unità centrale competente per l'esercizio degli impianti RTB o riportate nell'orario di servizio. In caso di spegnimento della lettera “A” luminosa per guasto e in assenza di allarme RTB, il RdC deve integrare le prescrizioni necessarie per il proseguimento del treno con il segnale a via impedita e lettera “A” spenta, esonerando l'AdC dall'eseguire la visita al materiale con la formula “NESSUN ALLARME RTB ASSOCIATO A VOSTRO TRENTO (oppure RTB KM ... GUASTO). SIETE ESONERATO DALL'ESeguire LA VISITA AL MATERIALE”

9. Sulle linee con blocco elettrico conta-assi il RdC può vincolare verbalmente il proseguimento del treno a suo specifico ordine (nulla osta), ricevendone conferma scritta⁶ dall'AdC. In tal caso il predetto RdC, dopo la liberazione artificiale della sezione di blocco, ottenuta la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera “A”, per il proseguimento del treno deve comunque praticare la seguente prescrizione:

- *PARTITE DA (STAZIONE O P.B.I.) RISPETTANDO LE INDICAZIONI DEL SEGNALE.*

Nel caso in cui anche dopo l'azionamento del tasto per la liberazione artificiale della sezione di blocco il segnale permanga a via impedita e con lettera “A” spenta, il RdC, per il proseguimento del treno, deve praticare le seguenti prescrizioni:

- *PARTITE DA (STAZIONE O P.B.I.) CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA.*

⁶ Formula: “Treno del confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta”.

- *MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA (DA PRATICARE SOLO SE TRATTASI DI STAZIONE).*
- *FERMATE PRIMA DI IMPEGNARE CLASCUN DEVLATOIO O GRUPPO DI DEVLATOI ED OLTREPASSATELI CON CAUTELA E COMUNQUE SENZA SUPERARE I 30 KM/H DOPO AVERNE ACCERTATA LA REGOLARE DISPOSIZIONE PER IL CORRETTO TRACCIATO (DA PRATICARE SOLO SE TRATTASI DI STAZIONE).*
- *TRATTO DA (POSTO IMPRESENZIATO) A (POSTO CORRISPONDENTE LIMITROFO) LIBERO DA TRENI.*
- *MARCIA A VISTA IN CORRISPONDENZA DEL (DEI) P.L. KM (QUELLI PROTETTI DAL SEGNALE SE OCCORRENTE)*
- *STAZIONE DISABILITATA ED IMPRESENZIATA (DA NON PRATICARE SE TRATTASI DI P.B.I.).*

Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:

- *FERMATE PRIMA DI IMPEGNARE IL DEVLATOIO UBICATO IN LINEA AL KM ED OLTREPASSATELO CON CAUTELA E COMUNQUE SENZA SUPERARE LA VELOCITÀ DI 30 KM/H DOPO AVERNE ACCERTATA LA REGOLARE DISPOSIZIONE PER IL CORRETTO TRACCIATO.*

c) Segnali non muniti di lettere luminose aventi la sola funzione di protezione di zone soggette a caduta massi

10. Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi, l'AdC deve mettersi subito in comunicazione con il RdC. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'orario di servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").

Nella fiancata principale dell'orario di servizio è riportata l'indicazione che il segnale svolge la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi con annotazione che rimanda alle "Disposizioni varie per tratti di linea".

Il treno sarà autorizzato a riprendere la corsa con le seguenti prescrizioni:

- *SUPERATE IL SEGNALE DI PROTEZIONE ZONA CADUTA MASSI, UBICATO AL KM, DISPOSTO A VIA IMPEDITA.*
- *MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H NEL TRATTO SOGGETTO A CADUTA MASSI.*

Art. 27

Anormalità ad enti che hanno influenza su SCMT/SSC

1. In determinati casi, durante i lavori di manutenzione o riparazione ad enti (segnali fissi, blocco elettrico, ecc.) che hanno influenza su SCMT/SSC, è ammesso, solo di giorno, mantenere spenti i segnali interessati con le eventuali lettere luminose ("P", "D" o "A") spente. Tale provvedimento può essere adottato anche per i segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (artt. 53 1a) - 1b) e 53 bis del RS).

2. I treni interessati devono essere avvisati con comunicazione registrata della presenza dei segnali mantenuti spenti. Tali segnali spenti, come stabilito nel RS, devono essere considerati a tutti gli effetti come segnali disposti a via impedita (e con le eventuali lettere luminose spente); per il loro superamento valgono quindi le specifiche procedure previste in questi casi.

3. Nel caso particolare di segnale di avviso mantenuto spento, nella prescrizione da praticare ai treni deve essere precisato il segnale di 1ª categoria di cui svolge la funzione di avviso e di considerarlo come avviso di via impedita.

Art. 28

Ritardi e anomalie nella corsa dei treni – Retrocessione

Parte prima: principi generali

1. Il RdC, in relazione al servizio da svolgere, deve tenersi informato sulla marcia reale dei treni. Inoltre, qualora rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione dei treni deve attivarsi tempestivamente per contattare l'AdC interessato. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il RdC deve attivare le specifiche procedure di emergenza.

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

3. Il personale dei treni che rilevi un'anomalia deve comunicare, prima possibile, l'evento al RdC interessato, fornendo tutti i possibili elementi utili ed in particolare:

- a) il ruolo di chi chiama e il numero del proprio treno;
- b) il punto di arresto (segnale, progressiva chilometrica, località di servizio, punto singolare della linea, opera d'arte, galleria, ecc.);
- c) la descrizione sintetica dei fatti accaduti, degli eventuali passeggeri coinvolti, dell'entità dei danni all'infrastruttura e al materiale rotabile e dell'eventuale coinvolgimento di treni di merci pericolose;
- d) gli eventuali altri treni interessati dall'anomalia;
- e) la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento;
- f) in caso di coinvolgimento di treni di merci pericolose:
 - il numero e la posizione dei veicoli coinvolti;
 - il tipo di merce interessata (numero ONU e numero identificativo di pericolo);
 - l'eventuale presenza di ostacoli intorno al carro incendiato;
 - lo stato del luogo: vicinanza di edifici o altre strutture;
 - la descrizione delle caratteristiche ambientali (morfologia del terreno, presenza di corsi di acqua, di abitazioni, di scuole, di ospedali, di impianti industriali, ecc.) e della situazione meteorologica (presenza e direzione del vento, pioggia, neve);
 - eventuali dettagli sugli effetti dell'incidente verificatosi (ad esempio: avarie al materiale rotabile, rilascio di liquidi o gas, incendi, ecc.);
 - altre eventuali informazioni utili desumibili dalle "istruzioni scritte" previste dal RID (cfr. Allegato 7);
- g) ogni altra notizia ritenuta utile.

In tale evenienza, ove necessario, l'AdC deve anche assicurare l'immobilità del treno. Il personale dei treni deve inoltre rispettare le ulteriori procedure interne emanate dall'IF di appartenenza.

4. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, l'AdC deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza di viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di blocco intermedio, di una fermata o di un posto di esodo.

5. L'AdC che rilevi un'anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Sulle linee appositamente attrezzate l'AdC deve inviare la "chiamata di emergenza" della rete GSM-R e comportarsi di conseguenza, secondo le specifiche procedure emanate a parte.

6. Il personale che presenzia il transito di un treno e rileva segni di riscaldamento di boccole, assi frenati o anomalità in genere ad un veicolo, deve provvedere per l'arresto immediato del treno. Dopo l'arresto, il RdC interessato deve avvisare l'AdC dell'anormalità, affinché questi proceda agli accertamenti di sua spettanza ed indichi poi le cautele necessarie per il proseguimento.

Sulle linee a doppio binario o comunque attigue, la circolazione sul binario attiguo a quello percorso dal treno interessato all'anormalità deve essere sospesa.

Spetterà poi all'AdC del treno interessato dall'anormalità di decidere, in relazione all'accertata entità dell'inconveniente, se la ripresa della circolazione sul binario attiguo sia compatibile col movimento di ricovero del proprio treno in stazione.

Ove la situazione della circolazione lo consigli, il treno al quale è stata riscontrata l'anormalità potrà essere tenuto fermo per consentire - ovviamente se non vi sono ostacoli - la circolazione sul binario attiguo di altri treni.

In presenza di dispositivi di rilevamento dello stato termico delle boccole deve essere rispettato anche quanto previsto dall'articolo 14, comma 16.

Parte seconda: indebito superamento a via impedita dei segnali fissi (SPAD) o incidenti e inconvenienti di esercizio

7. Il personale di RFI, allorché rilevi un evento attribuibile all'operato del personale delle IF addetto alla condotta di treni e manovre, deve:

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

Qualora l'evento avvenga in linea oppure in una località di servizio diversa da una stazione, l'operatore che notifica l'evento all'AdC deve provvedere a vincolare la ripresa della marcia al proprio nulla osta.

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

Tuttavia, previa comunicazione al DCCM, il Referente accreditato dell'IF potrà, valutato lo stato psico-fisico dell'AdC coinvolto, in coerenza con quanto previsto dal SGS della propria IF:

- a) *in caso di arresto in stazione*, richiedere all'AdC l'esecuzione delle manovre per il ricovero del materiale;
- b) *in caso di arresto in piena linea*, disporre la prosecuzione del treno fino alla prima località di servizio utile, indicata dal DCCM, purché il SSB sia presente e regolarmente inserito ed efficiente.

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

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

10. I commi precedenti non si applicano qualora un segnale si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale. In tal caso, per la ripresa della corsa l'AdC deve essere autorizzato dal RdC.

Parte terza: sobbalzi e rottura rotaia

11. L'AdC che riscontri, in un determinato tratto di linea o nell'ambito di una località di servizio, anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma

tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalità al binario, deve notificare tempestivamente, tramite gli strumenti di comunicazione disponibili e comunque non oltre la prima località di servizio incontrata, l'anormalità al RdC, concordando con lo stesso, con criteri prudenziali, l'entità di una riduzione di velocità giudicata idonea per percorrere il tratto interessato e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi. L'AdC deve indicare al RdC i cippi chilometrici che delimitano il tratto interessato o, se ciò non risulta possibile, le località di servizio limitrofe.

Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, la stessa deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione. Qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione deve essere delimitato solo da località di servizio.

La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H DA A"

12. Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltramento dei treni verso il tratto in soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione. Qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione deve essere delimitato solo da località di servizio.

La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H DA A"

Parte quarta: indebita presenza di persone o animali di grossa taglia lungo la linea

13. L'AdC che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve comunicare immediatamente tale anomalità al RdC di giurisdizione, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento e attivando, se necessario, contestualmente la funzione GSM-R della "chiamata di emergenza".

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

14. Il RdC che verifichi o venga a conoscenza dell'indebita presenza o dell'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (p.e. interruzione della circolazione), deve praticare ai treni interessati, fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI 30 KM/H EMETTENDO RIPETUTI FISCHI DA ... A ... (oppure: SULL'ITINERARIO DI ARRIVO/PARTENZA DI ...) PER ... (motivo)".

La riduzione di velocità di cui sopra deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione; nel caso in cui la stessa sede sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto sarà delimitato solo da località di servizio.

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

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

16. Le procedure di cui ai commi precedenti devono essere adottate anche nel caso di presenza, lungo la linea, di persone estranee all'esercizio ferroviario ma autorizzate per situazioni di emergenza.

Nel caso di indebita presenza di persone lungo la linea, all'AdC potrà essere anche prescritto, in assenza del personale ferroviario competente e in attesa dell'intervento degli organi di polizia, di riferire con comunicazione registrata la loro permanenza. Sulla base di quanto riferito dall'AdC può essere disposta la cessazione della prescrizione.

Parte quinta: retrocessione dei treni

17. Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali a seguito dell'autorizzazione del RdC. La retrocessione può avvenire per esigenze dell'AdC o del RdC per necessità legate alla circolazione.

18. Prima di autorizzare la retrocessione, il suddetto RdC deve:

- a) accertare la libertà da veicoli del tratto di linea dalla stazione al punto in cui il treno è fermo, nonché la chiusura dei PL presenti; mancando tale secondo accertamento la retrocessione potrà essere autorizzata solo per il caso di cui al comma 19, prescrivendo all'AdC la marcia a vista specifica su tutti i PL incontrati dal treno in retrocessione;
- b) attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti particolari della linea e dare avviso della retrocessione a tutti i posti intermedi e di linea;
- c) notificare all'AdC le eventuali necessarie prescrizioni di movimento.

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

In questo caso, l'AdC deve contattare il RdC e richiedere l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: *“DM/DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE”*.

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

Il RdC autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula: *“TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON CABINA DI GUIDA IN TESTA AL CONVOGLIO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE (o ALL'ALLINEAMENTO CON IL SEGNALE DI PROTEZIONE POSTO SUL BINARIO ATTIGUO) DI ...”*.

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

L'AdC deve richiedere al RdC l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: *“DM/DCO DI ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON VEICOLO IN TESTA PRESENZIATO”*.

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

Il RdC autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula: *“TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON VEICOLO IN TESTA AL CONVOGLIO PRESENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE (o ALL'ALLINEAMENTO CON IL SEGNALE DI PROTEZIONE POSTO SUL BINARIO ATTIGUO) DI ...”*.

21. Durante il movimento di retrocessione il convoglio non deve superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive dovute a prescrizioni di movimento notificate dal RdC o a prescrizioni tecniche stabilite dall'IF interessata.

22. Il rientro del convoglio in stazione deve avvenire previo arresto al punto indicato nell'autorizzazione, dal quale l'AdC si deve annunciare al RdC.

Nel caso di cui al comma 19, l'ingresso del treno avverrà secondo le norme comuni, considerando il convoglio non protetto dal sistema di protezione della marcia.

Nel caso di cui al comma 20, il convoglio raggiungerà il binario stabilito con movimento di manovra spinta.

In ambedue i casi, al termine della retrocessione l'AdC comunicherà con comunicazione registrata al RdC l'avvenuto ricovero completo del convoglio: "TRENO RICOVERATO COMPLETO A ...".

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

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

23. Sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 m, si arresti comunque ad almeno 100 m dal primo segnale di prima categoria e sia preceduto, a 200 m, da un agente con segnale a mano. Le Unità Periferiche interessate possono emanare al riguardo specifiche norme restrittive valide per le linee con blocco elettrico manuale o in caso di punti singoli.

24. In caso d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai commi precedenti per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico, la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1400 m ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salvo autorizzazione in contrario da parte del RdC interessato.

25. Sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS senza segnali fissi luminosi, per la retrocessione valgono le specifiche istruzioni emanate a parte.

Parte sesta: spezzamento dei treni

26. Quando, per la rottura degli organi di attacco o altra accidentalità, un treno si spezzi in linea (spezzamento), se le condizioni degli organi di attacco lo permettono, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele e secondo le procedure interne dell'IF interessata. Se il treno è rinforzato in coda il ricongiungimento delle due parti è ammesso effettuando il movimento, in quanto possibile, nel senso della salita.

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

28. Resta inteso che l'AdC deve sempre comunicare l'anormalità al RdC ai sensi dell'articolo 25 del RS e provvedere all'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea. Inoltre, il personale addetto alla seconda parte del treno o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal RS per gli ostacoli in linea.

29. Il recupero della parte lasciata in linea deve avvenire secondo le procedure del soccorso.

Parta settima: ricognizione in linea

30. Il RdC che rilevi o venga a conoscenza di un indebito arresto di un treno in linea deve contattare tempestivamente l'AdC del treno stesso o, in caso di sua mancata risposta, il restante personale del treno.

31. Per il raggiungimento e la successiva immobilizzazione del treno possono essere utilizzati, a seconda delle circostanze, treni circolanti sul binario attiguo o altri mezzi di ricognizione, quali le locomotive isolate o i mezzi d'opera scortati da personale di RFI, nonché mezzi stradali.

32. L'inoltro dei mezzi di ricognizione deve essere effettuato:

- a) sul binario attiguo, se necessario previa interruzione (nel caso delle linee a doppio binario con binari fisicamente adiacenti);
- b) sullo stesso binario del treno fermo in linea, purché il mezzo di ricognizione sia inviato a seguito (nel caso delle linee a semplice binario e di quelle a doppio binario con binari fisicamente distanti).

Dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; lo stesso deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h emettendo segnalazioni acustiche lungo tutto il percorso.

33. L'arresto di un treno in linea può anche essere rilevato dall'invio di una segnalazione automatica di allarme da parte del treno a seguito dell'attivazione della frenatura di emergenza e della mancata operazione di riarmo della frenatura da parte dell'AdC (funzione del GSM-R "allarme mancato riarmo freno").

Tale allarme può essere inviato, in funzione dell'organizzazione dell'IF, ad altro agente presente sul treno o al Referente accreditato dell'IF.

Della notifica dell'allarme il Referente dell'IF deve informare il DCCM concordando le modalità per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno fermo in linea, delle quali il DCCM deve portarne a conoscenza il RdC di giurisdizione, fornendo tutte le informazioni necessarie per l'attivazione delle procedure di cui ai precedenti commi.

Parte ottava: circolazione in galleria

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

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

Parte nona: malore dell'AdC

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

Art. 29
Soccorso ai treni

1. In caso di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura, il ruolo di direzione e coordinamento è assunto da RFI, secondo le specifiche modalità stabilite nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).
2. Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di soccorso, anche altre unità di trazione eventualmente disponibili, nonché treni circolanti a seguito del treno da soccorrere.
3. Nel caso di impiego di unità di trazione di un'altra IF, estranea alla causa di ingombro, il Referente dell'IF deve comunicare al "Referente accreditato per la circolazione di RFI" la prestazione massima delle unità di trazione individuate da quest'ultimo per effettuare lo sgombero.
4. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, l'AdC deve darne immediato preavviso verbale al RdC di giurisdizione o, sulle linee a dirigenza locale, al RdC della località di servizio verso la quale il treno è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.
5. L'AdC che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se il problema permane, deve richiedere entro un tempo stabilito, con le modalità di cui al successivo comma 6, la locomotiva di soccorso; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare con comunicazione registrata le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso. Se entro il tempo stabilito dal preavviso il RdC non ha ricevuto ulteriori informazioni dall'AdC (richiesta di soccorso con comunicazione registrata o disdetta verbale) deve ordinare con comunicazione registrata all'AdC di non muoversi in nessuna direzione.
6. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, deve essere indirizzata, con comunicazione registrata, dall'AdC al RdC che ha ricevuto il preavviso, utilizzando la seguente formula: "TRENO (numero) TONN. (massa del treno) FERMO PER GUASTO LOCOMOTIVA (precisare il guasto quando possibile) (oppure: PER SVIO, INVESTIMENTO, ECC.) PROSSIMITÀ KM ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: NELLA STAZIONE DI... ..). OCCORRE SOCCORSO LOCOMOTIVA (aggiungendo, quando ne sia il caso: CARRO ATTREZZI, MEZZI PER IL TRASBORDO, MEDICI, ecc.)".
7. L'AdC di un treno che ha richiesto soccorso deve provvedere a esporre o far esporre, in punto opportuno, un segnale di arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso.
8. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venga in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di una specifica comunicazione registrata del RdC a cui è stata fatta la richiesta. Solo in caso di imminente pericolo è ammesso, in entrambi i sensi, lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano ad una distanza di 1200 metri.
9. Per l'invio della locomotiva di soccorso deve essere effettuato un treno straordinario. La locomotiva di soccorso che deve essere inoltrata in linea dalla località di servizio attigua al binario occupato, deve essere autorizzata dal RdC della località stessa, d'iniziativa o su incarico del RdC al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.
10. All'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso. La necessità delle operazioni di aggancio deve essere comunicata dall'AdC al RdC che, sulle linee che ammettono velocità massima superiore a 150 km/h, deve istituire una riduzione di velocità non superiore

a 150 km/h sui binari attigui e successivamente autorizzare con comunicazione registrata “ADC TRENO ... AUTORIZZO ESECUZIONE OPERAZIONI DI AGGANCIO PER ACCOPPLAMENTO TRENO ... E TRENO ...”.

In tutti i casi di soccorso in cui le operazioni per l’aggancio dei materiali, la prova freno o qualsiasi altra esigenza, richiedono l’impegno dell’interbinario da parte del personale dei treni, l’AdC deve comunicare tale esigenza al RdC; quest’ultimo deve provvedere alla sospensione della circolazione sui binari attigui e autorizzare l’AdC con comunicazione registrata “ADC TRENO ... AUTORIZZO ESECUZIONE OPERAZIONI DI AGGANCIO LATO INTERBINARIO PER ACCOPPLAMENTO TRENO ... E TRENO ...”.

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

12. Sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS senza segnali fissi luminosi il soccorso ai treni, con locomotiva di soccorso o con treno a seguito, viene effettuato secondo specifiche procedure emanate a parte.

13. Il RdC che invia il mezzo di soccorso sul binario occupato deve impartire, con comunicazione registrata, le necessarie istruzioni all’AdC del mezzo di soccorso stesso, che circola in ogni caso come treno, come di seguito precisato.

Invio della locomotiva di soccorso in coda al treno fermo.

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

14. Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo sulla prima o sull’unica sezione di blocco, il RdC deve notificare all’AdC della locomotiva di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

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

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

15. Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo su una sezione di blocco intermedia, il RdC deve notificare all’AdC del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- *ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA (SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE SPECIFICARE DI SINISTRA/DESTRA) PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;*
- *AVANZATE FINO AL PBI/PBA ... (SEGNALE DI BLOCCO CHE PROTEGGE LA SEZIONE OCCUPATA DAL TRENO DA SOCCORRERE) RISPETTANDO L’ASPETTO DEI SEGNALE;*
- *DAL SEGNALE ... (SEGNALE DI BLOCCO CHE PROTEGGE LA SEZIONE OCCUPATA DAL TRENO DA SOCCORRERE) DISPOSTO A VIA IMPEDITA PROCEDETE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D’ORIENTAMENTO POSTO*

A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIO;

- *DOPO L'AGGANCIO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (RdC DI GIURISDIZIONE).*

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

L'AdC rispetterà le prescrizioni di movimento in suo possesso per la tratta e il senso di marcia interessati, unitamente a quelle ulteriori notificate dal RdC all'atto dell'autorizzazione alla ripresa della corsa.

Il numero del treno unito è quello del treno soccorso.

17. Nel caso di movimento di rientro nella stazione che ha inviato la locomotiva di soccorso, il treno si muoverà con le norme previste per la retrocessione dei treni con cabina di guida in testa (lato retrocessione).

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

Invio della locomotiva di soccorso in testa al treno fermo

19. Il RdC, dopo aver accertato che il treno precedente quello fermo in linea è giunto nella propria località di servizio, deve notificare all'AdC della locomotiva di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

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

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

L'AdC rispetterà le prescrizioni di movimento in suo possesso per la tratta e il senso di marcia interessati, unitamente a quelle ulteriori notificate dal RdC all'atto dell'autorizzazione alla ripresa della corsa.

Il numero del treno unito è quello del treno soccorso.

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

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

Soccorso con treno a seguito

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

- a) assenza di guasti o anomalie al blocco elettrico, ai sistemi di segnalamento e protezione della marcia, già a conoscenza del personale del treno o del RdC;
- b) il treno circolante a seguito sia di materiale ordinario o, in caso contrario, sia previsto dalle specifiche DPC;
- c) la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15‰.

24. Il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra il DCCM e il Referente delle IF interessate che indicheranno anche la località di servizio fino alla quale i due convogli devono viaggiare uniti.

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

Trasbordo

26. Il trasbordo può essere effettuato, previ accordi tra il Referente dell'IF e il DCCM, sia con un altro treno sul binario attiguo sia con un altro treno sullo stesso binario.

27. Il trasbordo in linea dei viaggiatori su un altro treno attiene esclusivamente all'ambito di competenza delle IF che devono definire specifiche procedure interne che comprendano anche la preventiva verifica, da parte del personale delle IF interessate, di tutte le condizioni di sicurezza (utilizzabilità della sede ferroviaria per la discesa dei viaggiatori, condizioni ambientali in cui si effettua il trasbordo, ecc.) per i viaggiatori e per il personale dei treni. Le comunicazioni all'AdC del treno soccorritore fra cui, in particolare, il punto di fermata di quest'ultimo più adatto allo scopo, sono gestite dalle IF interessate.

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

Nel caso invece di trasbordo con treno sullo stesso binario, il treno soccorritore deve essere inoltrato sul binario occupato con le norme del soccorso di cui ai commi precedenti; inoltre il RdC deve autorizzare all'AdC del treno soccorso il trasbordo, solo dopo aver disposto l'interruzione del binario attiguo, con comunicazione registrata "*ADC TRENO ... AUTORIZZO OPERAZIONI DI TRASBORDO*".

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

30. La ripresa della corsa del treno su cui sono stati trasbordati i viaggiatori può avvenire solo dopo autorizzazione, con comunicazione registrata, del RdC interessato all'AdC del treno soccorritore, integrata con eventuali ulteriori prescrizioni occorrenti relative alla circolazione in linea.

Art. 30

Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni

1. Le stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure essere accidentale. Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate dai treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenza o manovre.
2. Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio o in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo, nonché l'elenco degli eventuali treni da avvisare.
3. Durante la disabilitazione con presenziamento da parte dell'AG, la circolazione dei treni deve essere regolata dalle due stazioni limitrofe abilitate, salvo il caso in cui la stazione disabilitata intervenga nel distanziamento dei treni come posto di blocco intermedio.
4. Nel caso di stazioni disabilitate e impresenziate, i treni devono essere avvisati con la seguente comunicazione registrata: "*STAZIONE DI ... DISABILITATA ED IMPRESENZIATA (ed eventualmente DALLE ORE ... ALLE ORE ...)*" e secondo i seguenti criteri:
 - a) se le stazioni sono munite di segnali dotati di lettere luminose "P", "D" o "A", l'avviso deve essere dato solo quando occorre praticare ai treni le prescrizioni relative ad anomalie interessanti anche la stazione impresenziata (es. mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linea a doppio, ecc.);
 - b) se i segnali delle stazioni non sono muniti di lettere luminose "P", "D" o "A" e l'impianto deve essere eccezionalmente impresenziato l'avviso deve essere dato a tutti i treni aventi fermata a cura delle stazioni limitrofe abilitate.
5. Il RdC, che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti una stazione in un periodo non programmato, deve prendere le misure atte ad evitare che l'AdC di un treno, avente fermata o che venga arrestato per esigenze di circolazione, ritenga erroneamente la stazione disabilitata. L'avviso può essere dato verbalmente, in arrivo nella stazione stessa, o desunto direttamente dall'AdC in caso di ricevimento su binario non di corsa.
6. In caso di arresto ad un segnale fisso a via impedita di una stazione disabilitata ed impresenziata devono essere osservate le modalità stabilite dal RS e dalla presente Istruzione.