

atac



# **FERROVIA ROMA - VITERBO**

## **REGOLAMENTO DI ESERCIZIO**

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## INDICE

<b>CAPITOLO 1</b>	<b>6</b>
<b>DISPOSIZIONI GENERALI</b>	<b>6</b>
Art.1 – OBBLIGHI DI OSSERVANZA DELLE DISPOSIZIONI.	6
Art.2 – DEFINIZIONI LINEA E TRENI	6
Art. 3– COMPILAZIONE DEI DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI	12
Art. 4 PERSONALE DEI TRENI.	16
Art. 5 SAGOMA LIMITE NORMALE ITALIANA	17
Art.6 DISPOSIZIONI DI DISCIPLINA	19
Art. 7 ORARIO DI SERVIZIO E PROGRAMMI ORARIO	19
<b>CAPITOLO 2</b>	<b>21</b>
<b>REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE TRENI TRATTA URBANA</b>	<b>21</b>
Art. 1 - DISPOSIZIONI GENERALI	21
Art. 2 - SISTEMI DI ESERCIZIO	21
Art.3 - DIRIGENZA MOVIMENTO	23
Art.4 - RAPPORTI TRA D.C.T. E D.U.	24
Art.5 - REGIMI DI CIRCOLAZIONE - PRESCRIZIONI	25
Art.6 ORARIO DI SERVIZIO E PROGRAMMI ORARIO	29
Art.7 - ITINERARI - ISTRADAMENTI - FERMA SCAMBI E COLLEGAMENTI DI SICUREZZA	29
Art. 8 - SERVIZIO SCAMBI E SEGNALI	34
Art. 9 - PERSONALE DEI TRENI	36
Art.10 - ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI	37
Art.11 - ARRESTO DELLA CIRCOLAZIONE - RALLENTAMENTI	41
Art.12 - MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI ROTABILI	44
Art.13 - PRECEDENZE	46
Art.14 - INCROCI	47
Art.15- TRENI STRAORDINARI AD ORARIO PRESTABILITO	48
Art. 16 - TRENI SUPPLEMENTARI	51
Art.17 - TRENI STRAORDINARI AD ORARIO LIBERO	52
Art.18 - SOPPRESSIONE DEI TRENI - FUSIONE	53
Art.19 - TRENI MATERIALI - CARRELLI	54
Art. 20- CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO	56
Art. 21 - PERSONALE DI LINEA	58
Art. 22 - GUASTO DEL BLOCCO AUTOMATICO	59
Art. 23 – TELECOMUNICAZIONI	61
Art. 24 - GUASTO TELECOMUNICAZIONI - PILOTAGGIO	63
Art.25 - RITARDI ED ANORMALITÀ' NELLA CORSA DEI TRENI	66
Art. 26 - LOCOMOTORI DI RISERVA - ACCOPPIAMENTO E SOCCORSO	69
Art. 27 - GUASTI AI TRENI BIDIREZIONALI	72
Art. 28 - ABILITAZIONE E DISABILITAZIONE DELLE STAZIONI E FERMATE	72
Art. 29 - EVACUAZIONE	74
Art. 30 – ATTRAVERSAMENTO CARRABILE DEI BINARI - Stazione di Tor di Quinto.	75
Art. 31 - UTILIZZO DEL BINARIO ILLEGALE	76

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Art. 32 – ISTRUZIONI PER L’ESERCIZIO DEL BLOCCO AUTOMATICO	76
<b>CAPITOLO 3</b>	<b>85</b>
<b>REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE TRENI TRATTA EXTRAURBANA</b>	<b>85</b>
Art. 1 – DIRIGENZA DEL MOVIMENTO DEI TRENI – DIRIGENTI UNICI – DIRIGENTI LOCALI	85
Art. 2 – REGIME DI CIRCOLAZIONE DEI TRENI	86
Art. 3 – ORARIO DI SERVIZIO	86
Art. 4 – ORDINI E PRESCRIZIONI	87
Art. 5 – SEZIONI DI GIUNTO E RICHIESTA DI GIUNTO.	88
Art. 6 – SPOSTAMENTI DI INCROCI	90
Art. 7– TRASMISSIONE ORDINI	90
Art. 8 – FONOGRAMMI	92
Art. 9 – MANCANZA COMUNICAZIONI	93
Art. 10 – RIMPIAZZO DEI DIRIGENTI DI MOVIMENTO	94
Art. 11– STAZIONAMENTO VEICOLI	95
Art. 12 - SEGNALI DI PROTEZIONE DELLE STAZIONI – Deviatoi, serrature centrali, chiavi di comando.	95
Art. 13 – MANOVRE NELLE STAZIONI	97
Art. 14 – PRESENZIAMENTO DEI TRENI	99
Art. 15 – ANNUNCIO, SEGNALAZIONE E CIRCOLAZIONE DEI TRENI STRAORDINARI	99
Art. 16 – ANNUNCIO, SEGNALAZIONE E CIRCOLAZIONE DEI TRENI SUPPLEMENTARI (bis, ter, ecc.)	100
Art. 17 – SOPPRESSIONE TRENI.	101
Art. 18 – NORME GENERALI PER LA PARTENZA PERCORSO ED ARRIVO DEI TRENI	102
Art. 19 – VELOCITA’ DI CORSA, RITRADI, RECUPERI	104
Art. 20– DISTANZA FRA TRENI CHE SI SEGUONO	105
Art. 21– TRENI DIMEZZATI SULLA LINEA E LORO PROTEZIONE	106
Art. 22 – RETROCESSIONE DEI TRENI	107
Art. 23 – ANORMALITA’ ED INCIDENTI NELLA CORSA DEI TRENI	108
Art. 24 – PRECEDENZE NORMALI ED ANORMALI	109
Art. 25 – INCROCI	110
Art. 26 – PRESCRIZIONI PER L’ENTRATA DEI TRENI NELLE STAZIONI DI INCROCIO O PRECEDENZA E IN LOCALITA’ NON PRESENZiate O SENZA SEMAFORI	114
Art. 27 – INCROCI E PRECEDENZE COL LIBERO TRANSITO	116
Art. 28 – SOSTA DEI TRENI	118
Art. 29 – CIRCOLAZIONE AD ORARIO LIBERO DEI TRENI E DEI LOCOMOTORI	118
Art. 30 – CIRCOLAZIONE DEI TRENI MATERIALI	119
Art. 31 – DOMANDA DI SOCCORSO	120
Art. 32 – CIRCOLAZIONE DEGLI SPARTINEVE	121
Art. 33– CIRCOLAZIONE DEI CARRELLI	122
Art. 34– ATTACCO DEI CARRELLI IN CODA AI TRENI	122
Art. 35 – FORMULE DEI FONOGRAMMI DI MOVIMENTO	123
Art. 36 – SCORTA DI LOCOMOTORI O AUTOMOTRICI CIRCOLANTI ISOLATI O DI PROVA	127
Art. 37 – PERSONALE DEI TRENI VIAGGIANTE FUORI SERVIZIO	128
Art. 38 – TURNI DI SERVIZIO	128

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Art. 39 – PRELIMINARI PER LA PARTENZA DEI TRENI	128
Art. 40 – DIPENDENZA ED ATTRIBUZIONI DEL PERSONALE	128
<b>CAPITOLO 4</b>	<b>130</b>
<b>REGOLAMENTO SEGNALI TRATTA URBANA ED EXTRAURBANA</b>	<b>130</b>
Art. 1 – DISPOSIZIONI GENERALI	130
Art. 2 – OBEDIENZA AI SEGNALI	130
Art. 3 – AVVERTENZE DIVERSE RIGUARDANTI L'APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO	131
Art. 4 – ACCENSIONE DEI SEGNALI	131
Art. 5 – SEGNALI DATI DAL MACCHINISTA	131
Art. 6 – SEGNALI ANNESSI AI TRENI	134
Art. 7 – TRENI DIMEZZATI IN LINEA	134
Art. 8 – IMPERFEZIONE O MANCANZA DEI SEGNALI COLLOCATI SUI TRENI	135
Art. 9 – SEGNALI A MANO PRESENTATI DAL PERSONALE DEL TRENO	135
Art. 10 – VIA LIBERA E VIA INGOMBRA, MANCANZA O IMPERFETTA INDICAZIONE DEI SEGNALI	136
Art. 11 - MEZZI DI SEGNALAMENTO	136
Art. 12 – SEGNALAMENTO CIRCOLAZIONE SU BINARIO ILLEGALE NEL TRATTO FRA ROMA P.LE FLAMINIO E MONTEBELLO	137
Art. 13 - SEGNALE DI FERMATA E FERMATA IMPROVVISA	137
Art. 14 – SEGNALE DI AVVISO DI RALLENTAMENTO O DI AVVISO DI FERMATA NOTIFICATA	139
Art. 15 - SEGNALAZIONE DI FERMATA NOTIFICATA	139
Art. 16 – SEGNALI DI RALLENTAMENTO	140
Art. 17 – SEGNALE DI RALLENTAMENTO IMPROVVISO	140
Art. 18 – SEGNALAZIONE DI RALLENTAMENTO NOTIFICATO	141
Art. 19 - SEGNALAZIONE PER RALLENTAMENTI CONTIGUI O RAVVICINATI	142
Art. 20 – SEGNALAZIONE DI PRESEZIAMENTO	143
Art. 21 - PROTEZIONE DEI TRENI FERMI IN LINEA O AI SEGNALI FISSI	144
Art. 22 - SEGNALI AI DEVIATOI	144
Art. 23 SEGNALI PER ARRESTARE UN TRENO GIA' PASSATO	145
Art. 24 – PRINCIPALI SEGNALI AD INSTALLAZIONE FISSA	145
Art. 25 – ASPETTI DEI SEGNALI DI 1^ CATEGORIA E NORME DI COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DEI TRENI	146
Art. 26 - SEGNALI DI AVVISO	148
Art. 27 – SUPERAMENTO DI UN SEGNALE ALTO A VIA IMPEDITA	149
Art. 28 – SEGNALI ALTI DI BLOCCO AUTOMATICO	150
Art. 29 – SEGNALI BASSI	151
Art. 30 - SEGNALAMENTO DELLE STAZIONI	152
Art. 31 – SEGNALI DI PARTENZA PER TRENI CON O SENZA VIAGGIATORI SU TRATTA A SEMPLICE BINARIO	153
Art. 32 – SEGNALE PER RIPRENDERE LA CORSA DOPO LE FERMATE STRAORDINARIE DI TRATTA A SEMPLICE BINARIO	154
Art. 33 – MANOVRA DEI SEGNALI ALTI	154
Art. 34 - APPARECCHI DI CONTROLLO DEI SEGNALI FISSI	155
Art. 35 – RISPETTO DEI SEGNALI AD INSTALLAZIONE FISSA NEI CASI DI MANCANZA OD IMPERFETTA INDICAZIONE DI ESSI	155
Art. 36 – PROVVEDIMENTI IN CASO DI MANCANZA O DI GUASTO DEI SEGNALI DI STAZIONE DI 1^ CATEGORIA O BASSO, AD INSTALLAZIONE	

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

FISSA	156
Art. 37 – SEGNALI DEI MANOVRATORI	156
Art. 38 – SEGNALAMENTO DEI TRENI STRAORDINARI.	159
Art.39 – SEGNALEMENTO TRENI STRAORDINARI	159
Art. 40 – SEGNALI PER SPARTINEVE	159
Art. 41 – SEGNALI PER TRENI DIMEZZATI SULLA LINEA. LOCOMOTORI E RITORNO	159
Art. 42 - SEGNALI SULLE LOCOMOTIVE IN MANOVRA	160
Art. 43 – SEGNALI ACCESSORI MEZZI DI SEGNALAMENTO	160
Art. 44 – SEGNALE DI CHIAMATA PER I TRENI	160
Art. 45 – TABELLE INDICATRICI DI VELOCITA' TAVOLE DI ORIENTAMENTO	161
Art. 46 – TABELLE LIMITE TRATTI INTERROTTI	162
Art. 47 – TABELLE CHE INDICANO CANTIERI DI LAVORO	163
Art. 48 – SEGNALI PER ORDINARE LA MANOVRA DEI PANTOGRAFI	165
Art. 49 – TABELLA CHE INDICA IL TERMINE DELLA LINEA DI CONTATTO	166
Art. 50 - INDICATORI DELLA POSIZIONE DEI SEZIONATORI PER L'ALIMENTAZIONE DI ALCUNI TRATTI DI LINEA DI CONTATTO	166
Art. 51 - TRAVERSA LIMITE DI STAZIONAMENTO	167
Art. 52 - SEGNALI DI CHIAMATA TELEFONICA DELL'AGENTE DEL TRENO	167
Art. 53 – CIPPO CHILOMETRICO	167
Art. 54 – PICCHETTO LIMITE PER CIRCUITI DI BINARIO	168
Art. 55 – SEGNALAZIONE DELLE NICCHIE IN GALLERIA	168
Art. 56 - PULSANTE PER LA RICHIESTA DI FERMATA FACOLTATIVA	169
Art. 57 – VISIBILITA' DEI SEGNALI	169
Art. 58 – SEGNALI PRESCRITTIVI E TABELLONISTICA PASSAGGI A LIVELLO	169
<b>CAP. 5</b>	<b>177</b>
<b>INTERRUZIONE DELLA CIRCOLAZIONE – INTERVALLO D'ORARIO</b>	<b>177</b>
Art. 1 – INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE	177
Art. 2 - INTERVALLO D'ORARIO	187
Art. 3 - CARRELLI	191
Art. 4 – SERVIZIO DI GUARDIALINEE	194
<b>Art. 5 – LAVORI IN SOGGEZIONE DI ESERCIZIO</b>	<b>194</b>
<b>ORDINI DI SERVIZIO ABROGATI</b>	<b>197</b>
<b>ELENCO ACRONIMI</b>	<b>197</b>

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## CAPITOLO 1

### DISPOSIZIONI GENERALI

La presente pubblicazione fa parte integrante dell'Orario di Servizio, e tutti gli agenti dovranno prenderne completa ed esatta conoscenza; il personale interessato, e specialmente quello di Condotta del Movimento e della Trazione, non potrà fare servizio se non in possesso di questa nuova edizione.

In questa sezione vengono trattate tutte le definizioni e norme generali.

#### **Art.1 – OBBLIGHI DI OSSERVANZA DELLE DISPOSIZIONI.**

Ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni ha l'obbligo di osservare letteralmente le disposizioni riguardanti la circolazione dei treni contenute nel presente regolamento e le altre che saranno comunicate, e provvedere, in ogni caso, in conformità alle stesse.

Inoltre, all'agente stesso, incombe l'obbligo di osservare tutte le norme e cautele, se pure non contenute nel presente regolamento, che interessano comunque direttamente o indirettamente la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Ogni trasgressione al presente regolamento non potrà mai essere giustificata e costituisce la maggior colpa di cui possa gravarsi un agente della Ferrovia, il quale, per questo fatto, diventa responsabile delle conseguenze, sia verso la Società, sia verso le Autorità Governative e Giudiziarie.

#### **Art.2 – DEFINIZIONI LINEA E TRENI**

##### **2.1 Linea**

La linea è attrezzata a doppio e a semplice binario. Nel primo caso, coincidente con la tratta urbana, i treni vi circolano percorrendo il binario di sinistra rispetto il loro normale senso di marcia, binario che viene denominato "LEGALE". Quando i treni, eccezionalmente, percorrono il binario di destra si dice che essi viaggiano sul binario "ILLEGALE ". Si definisce "BINARIO DISPARI" il binario normalmente percorso dai treni nel senso Montebello - P.le Flaminio e "BINARIO PARI" l'altro. Nel secondo caso, coincidente con la tratta extraurbana, i treni che percorrono la linea a semplice binario da sud a nord sono chiamati treni pari e quelli che la percorrono da nord a sud sono chiamati treni dispari.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 6 di 198
--	----------------------------	---------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## 2.2 Località di servizio

Lungo la linea esistono località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni.

## 2.3 Stazioni

Si dice “STAZIONE” una località di servizio munita di deviatori, idonea a regolare la circolazione dei treni. Le stazioni sono delimitate dai segnali di protezione.

Le caratteristiche particolari d’impianto ed esercizio di ciascuna stazione devono risultare dal “REGISTRO delle DISPOSIZIONI di MASSIMA” conservato in ciascuna di esse.

Le stazioni si distinguono in “CAPILINEA”, “INTERMEDIE” e di “PASSAGGIO”. Sono Capilinea le stazioni di P.le Flaminio e Montebello che limitano il tratto urbano della linea; nel tratto extraurbano sono capilinea le stazioni di Civitacastellana e Viterbo. Sono Intermedie le stazioni di Acqua Acetosa, Tor di Quinto e Grotta Rossa per la tratta urbana, mentre lo sono per la tratta extraurbana le stazioni di Sacrofano, Riano, Castelnuovo di Porto, Morlupo, Rignano Flaminio, Sant’Oreste, Pian Paradiso, Catalano, Fabbrica di Roma, Vignanello, Soriano nel Cimino, Vitorchiano e Bagnaia; è di passaggio la stazione di Montebello che permette il passaggio dal semplice al doppio binario e quella di Civitacastellana.

Nel sistema di esercizio della D.C.O. le stazioni sono definite “POSTI SATELLITI” (PS.).

Tutte le stazioni della tratta urbana sono telecomandabili, fatta eccezione per quella di Tor di Quinto che non interviene nella D.C.O. in quanto non munita di A.C.E.I. E’ munita di impianto A.C.E.I. anche la stazione di Viterbo.

Quando una stazione non interviene nella regolazione della circolazione, si dice “DISABILITATA”.

## 2.4 Fermate

Si dicono “FERMATE” le località, di norma impresenziate, adibite al servizio viaggiatori che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni.

Sono Fermate nella tratta urbana : Piazza Euclide, Campi Sportivi, Monte Antenne, Due Ponti, Saxa Rubra, Centro RAI, Labaro, La Celsa, la Giustiniana e Prima Porta.

Sono fermate nella tratta extraurbana : Magliano, Morolo, Ponzano, Faleri, Corchiano, Cardarelli, Valleranno, La Selva, Santa Lucia , La Fornacchia.

## 2.5 Posti di linea e cantieri di lavoro

Sono denominati “POSTI di LINEA” i posti di vigilanza stabiliti dalla Direzione.

Con la denominazione di “CANTIERE di LAVORO” s’intende indicare un nucleo di lavoro operante

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 7 di 198
--	----------------------------	---------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

per un determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni o dalle manovre e segnalato a distanza, come previsto dal Regolamento sui Segnali.

## 2.6 Posti intermedi

Nelle normative previste dai successivi articoli vengono genericamente definiti “POSTI INTERMEDI” le fermate, le stazioni disabilite ed i posti di vigilanza della linea.

## 2.7 Binari di stazione

Nell’ambito delle stazioni i binari si distinguono in:

- “BINARI di CIRCOLAZIONE”, utilizzati normalmente per l’arrivo, la partenza ed il transito dei treni;
- “BINARI SECONDARI”, non adibiti normalmente al movimento dei treni.

I binari di circolazione che costituiscono la più diretta prosecuzione dei binari della linea vengono denominati “BINARI di CORSA”.

## 2.8 Treni

Qualsiasi mezzo di trazione, con o senza veicoli, che circoli sulla linea viene definito “TRENO” e conserva tale definizione anche durante l’arrivo, la sosta e la partenza dalle località di servizio ed anche quando parta da una stazione per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia quindi ritorno nella stessa stazione. Qualsiasi altro movimento eseguito nell’ambito delle stazioni viene definito “MANOVRA”.

Ogni treno è accompagnato da un “FOGLIO di CORSA” e dagli altri documenti previsti dalle disposizioni di servizio.

## 2.9 Treni pari e dispari

Tutti i treni si suddividono in “DISPARI” e “PARI” secondo il loro senso di marcia: sono dispari i treni che viaggiano nel senso Viterbo – Roma P.le Flaminio e pari quelli che viaggiano in senso opposto.

## 2.10 Identificazione dei treni

Nell’orario di servizio e nei documenti di accompagnamento, tutti i treni, sia urbani che extraurbani, sono identificati, di norma, con un numero dispari o pari, a seconda del loro senso di marcia. In luogo di un numero, i treni possono essere identificati con una sigla composta da numeri e lettere od anche di sole

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 8 di 198
--	----------------------------	---------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

lettere, nel qual caso sono dispari o pari in base al senso di marcia

Per distinguerli visivamente da quelli urbani, la Direzione di Esercizio può stabilire che i treni extraurbani portino sul veicolo di testa, in modo ben visibile dall'esterno, una tabella con la identificazione della destinazione o della provenienza od altra particolare indicazione. La Direzione di Esercizio può altresì disporre che i treni urbani siano identificati da due numeri (.../....) dei quali il primo indichi il materiale in circolazione ed il secondo il numero della corsa effettuata.

## 2.11 Classificazione dei treni

I treni si classificano in ORDINARI e STRAORDINARI

Sono Ordinari i treni indicati come tali nell'orario di servizio che prevede anche i giorni ed i periodi di tempo della loro effettuazione, quando questa non è prevista per tutta la durata dello orario medesimo.

Sono Straordinari quei treni la cui circolazione avviene solo quando se ne manifesti il bisogno; essi viaggiano con un orario prestabilito, previsto dall'orario di servizio o diramato a parte dall'Ufficio movimento.

I treni Ordinari che si effettuano in giorni diversi da quelli stabiliti dall'orario di servizio devono essere considerati a tutti gli effetti come treni Straordinari.

Sono pure Straordinari quei treni che si effettuano senza un orario prestabilito, denominati "STRAORDINARI ad ORARIO LIBERO" (S.O.L.).

I treni che sono la ripetizione di altri sono detti "SUPPLEMENTARI" ed assumono lo stesso orario, gli stessi incroci e le stesse precedenza del treno di cui sono la ripetizione, dei quali prendono anche il numero o la sigla con l'aggiunta della parola "BIS", "TER" ecc.

Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito del treno di cui sono la ripetizione.

## 2.12 Qualificazione dei treni

In base al servizio che svolgono i treni sono qualificati:

- Viaggiatori
- Merci
- Materiali Vuoti
- Materiali.

Sono treni "Viaggiatori" o "Merci" quelli che espletano questo specifico servizio; sono "Materiali Vuoti" (M.V.) i treni effettuati per il trasferimento dei convogli o per l'esecuzione di prove tecniche sui rotabili.

Sono "Materiali" (M.L.) i treni effettuati per esigenze dei reparti preposti alla manutenzione degli

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 9 di 198
--	----------------------------	---------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

impianti della linea.

La qualificazione dei treni è specificata dall'orario di servizio o viene stabilita dalla Dirigenza movimento (D.C.T.).

### **2.13 Fermate dei treni**

I treni urbani, salvo ordine contrario, debbono fermare in tutte le stazioni e fermate obbligatorie, nonché nelle stazioni e fermate facoltative quando queste vengono richieste.

I treni extraurbani debbono fermare nelle località indicate dall' orario di servizio ed in quelle altre in cui la fermata venisse loro ordinata.

### **2.14 Itinerario**

Si definisce "ITINERARIO" il percorso predisposto per l'arrivo e/o la partenza o il transito di un treno nell'ambito di una stazione.

Il binario, delimitato da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta normalmente il servizio di stazione, si dice: "BINARIO di RICEVIMENTO".

Tutti gli itinerari sono protetti di norma da un segnale alto.

### **2.15 Istradamento**

Il percorso predisposto nell'ambito di una stazione per l'esecuzione di una manovra si definisce "ISTRADAMENTO". Gli istradamenti sono protetti da segnali bassi, fatta eccezione per quelli della stazione non centralizzata di Tor di Quinto.

L'estensione degli istradamenti è definita dagli A.C.E.I. delle singole stazioni.

### **2.16 Composizioni treni viaggiatori.**

I treni viaggiatori sono generalmente formati da un'unità di trazione costituita da una motrice, una rimorchiata ed una rimorchiata pilota.

### **2.17 Composizione treni merci o materiali.**

I treni merci o materiali sono formati da locomotori e da veicoli carichi e vuoti.

### **2.18 Formazione di un treno.**

Nella formazione dei treni si deve tener conto:

- a) del numero dei freni attivi occorrenti per le diverse tratte che deve percorrere il treno;

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 10 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

- b) del massimo numero degli assi ammesso sulle diverse tratte;
- c) del massimo peso che può trainare il locomotore che effettua il treno sulle diverse tratte.

Tali condizioni si rilevano dalla Prefazione all' Orario Generale di Servizio.

### **2.19 Agganciamento dei veicoli con tenditore a vite**

Tutti i veicoli, sia nei treni viaggiatori che nei merci, debbono allacciarsi col tenditore a vite, stringendolo molto energicamente fino ad ottenere il contatto ben serrato fra i respingenti; oltre al tenditore superiore si ammaglia anche il sottogancio lasciandolo lento.

### **2.20 Posizione dei tenditori**

Non si debbono mai lasciare tenditori a vite pendenti dovendosi sempre assicurare i tenditori agli appositi ganci.

### **2.21 Posizione dei tenditori in caso di guasti in linea ed accoppiamento con altri treni o con locomotore di soccorso**

In caso di necessità l'U.d.T. può essere accoppiata come previsto per le U.d.T. Firema. Il tenditore dovrà essere lasciato parzialmente allentato. Il convoglio, così composto, dovrà viaggiare in rispetto alle norme vigenti e con la prescrizione di ridurre del 50% la velocità dei rallentamenti sia ordinari che straordinari.

### **Art. 2.22 Unione dei tubi condotta principale e generale .**

Provveduto agli agganciamenti nel modo indicato nel precedente articolo, si farà l'unione dei tubi della condotta del freno ad aria, facendo ben combaciare le due armature dei tubi e quindi si apriranno lentamente e completamente i rubinetti di chiusura.

### **2.23 Sgancio dei tubi condotta principale e generale**

Per lo sganciamento dei veicoli congiunti si dovrà procedere inversamente, chiudendo cioè, prima i rubinetti, staccando poi i tubi di condotta e dopo gli apparecchi di aggancio.

### **2.24 Tubi non congiunti**

I tubi di condotta, quando non sono congiunti, devono sempre essere chiusi con i rispettivi tappi.

### **2.25 Connessioni treni viaggiatori**

I treni viaggiatori sono dotati di connessioni per gli impianti elettrici in alta, bassa e media tensione.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## 2.26 Tipi di freno

I freni si distinguono in:

- a) freno continuo ad aria compressa;
- b) freno a mano;
- c) freno elettrico (solo sulle motrici e sui locomotori).

## 2.27 Uso del freno a mano durante la corsa

Qualora ad uno di questi treni, durante il viaggio, venisse a mancare tutta o parte dell'azione del freno continuo, il macchinista, prima di riprendere la corsa, dovrà darne avviso al personale di scorta, se previsto, perché si tenga pronto alla manovra dei freni a mano, e potrà continuare il viaggio alla velocità normale del treno, se il numero degli agenti eventualmente disponibili corrisponde a quello stabilito per la frenatura a mano, diversamente dovrà ridurre prudentemente la velocità fino alla prima Stazione o Fermata dove sia possibile avere altri agenti di sussidio per coprire la frenatura stabilita per il treno, nel quale caso potrà riprendere la velocità normale.

Però – sempre nel caso di mancanza del freno ad aria – sulle lunghe discese con pendenza superiore al 15 per mille, ancorché il treno fosse coperto da frenatori in numero tale da acconsentire la velocità normale, questa sarà prudenzialmente ridotta a 40 Km orari al massimo.

## Art. 3– COMPILAZIONE DEI DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI

### 3.1 Documenti di scorta a tutti i convogli

Il Foglio di corsa è il documento che agli effetti del Regolamento sulla circolazione dei convogli, deve scortare ciascun treno, o locomotore isolato, per tutto il suo percorso, dimostrandone per ogni tratto l'orario, ed il servizio seguito.

### 3.2 Tipi di foglio corsa

Si hanno due tipi di fogli di corsa in relazione ai treni cui sono destinati, e cioè:

Mod B/2 per treni viaggiatori extraurbani, colore bianco;

Mod H4 per treni viaggiatori urbani.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 3.3 Formato fogli

Il primo tipo è su formato A3 stampato su foglio intero (quattro pagine), il secondo tipo è su formato A4 fronte/retro.

### 3.4 Descrizione dei fogli

Il primo tipo si compone di tre parti: la prima parte occupa due pagine e contiene il quadro per la prescrizione, quello del personale, l'orario prescritto e quello reale, gli incroci e le precedenzae normali ed anormali e la composizione del treno; la seconda contiene la distinta dei veicoli presi o lasciati, il quadro per rapporti del Capotreno e per le avarie riscontrate al materiale; la terza parte è il foglio di accompagnamento per la consegna e riconsegna dei bagagli, dei valori e delle merci.

### 3.5 Obblighi di chi compila il foglio di corsa

Chi compila il Foglio di corsa ha obbligo di scrivere nell'intestazione di esso:

- le eventuali prescrizioni che venissero date dal D.C.T. o Dirigente Unico, ed in caso di telefono guasto quelle che derivassero da fonogrammi;
- il personale di scorta, se previsto, ed i veicoli in composizione al treno;
- l'orario, gli incroci e le precedenzae normali prescritte, copiandole dall'orario di servizio;
- la composizione del treno e la forza di trazione utilizzabile e utilizzata.

### 3.6 Prescrizioni per treni straordinari o locomotori isolati

Quando si tratta di treni straordinari o di locomotori isolati, nel quadro prescrizioni si dovrà sempre indicare il percorso che devono effettuare ed il motivo della messa in circolazione.

### 3.7 Ritiro del foglio corsa di treno straordinario soppresso

Avvenendo che per ragioni di servizio il treno straordinario non compia l'intero percorso, il D.C.T o Dirigente Unico che lo sopprime, oltre a darne l'avviso alle Stazioni interessate, deve ritirare o far ritirare il foglio di corsa, scrivendo o facendo scrivere nel quadro delle prescrizioni l'annotazione: questo treno limita la corsa a ... (nome della stazione) per .... (indicare il motivo). Altrettanto deve farsi in caso di parziale soppressione di treni ordinari (formula 14).

### 3.8 Invio del foglio corsa

Se la località di inizio di un treno (ordinario o straordinario) non fosse retta da Dirigente Locale (il quale provvederebbe da sé), il D.C.T. o Dirigente Unico possibilmente invierà il foglio di corsa e gli altri documenti già compilati. Non riuscendo ciò agevole, il Capotreno compilerà i documenti stessi, in base alle istruzioni telefoniche che riceverà dal D. U.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 13 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 3.9 Formula per prescrizioni di foglio corsa

Qui di seguito sono indicate le formule per le prescrizioni da farsi nei fogli di corsa, secondo i casi, in aggiunta a quelle previste dall'art. 8 del capitolo 3.

*Avviso di treno straordinario:*

1) Effettuasi ..... (facoltativo, speciale, bis, materiale numero o sigle del treno) per ..... (viaggiatori, militari, merci, intendendosi per merci anche quando trattasi di carri bestiame o vuoti) da..... a..... (stazione di origine e termine di corsa) che incrociate a ..... (stazione normale d'incrocio) aggiungendo (nel caso di treno speciale non compreso in orario) come da orario che consegno.

*Segnalamento normale di straordinari:*

2) Segnalate da ..... a..... (facoltativo, speciale, bis, materiali o locomotore di ritorno .... numero e sigla del treno)

*Ordine di spostamento d'incrocio:*

3) Avanzate a .... (Stazione d'incrocio anormale) per incrociarvi treno .... (numero o sigla del treno che è stato trattenuto) consegnato al macchinista Mod. M171 Nr.

*Ordine di spostamento di precedenza:*

4) A...(stazione di precedenza anormale) prederete treno...(numero o sigla del treno che cede il passo)

Consegnato al macchinista Mod. M171 Nr. ....

*Ordine di cedere il passo:*

5) Cedete il passo in questa o a ... (stazione che trattiene o che dovrà trattenere il treno) al treno..... (numero o sigla del treno che prende il passo).

Consegnato al macchinista Mod. M171 nr.

*Avviso di soppressione di treni:*

6) Treno...(numero e sigla) soppresso da ... (stazione dove cessa la corsa. Nel caso di soppressione limitata ad un tratto intermedio, si dovrà dire: soppresso da ... a .... Stazione limite della soppressione.

*Avviso di segnale guasto:*

7) A ..... (stazione o località di servizio) uscita ingombra (o binario di arrivo ingombro).

*Avviso di segnale guasto:*

8) Segnale (di entrata o di uscita) lato .... della stazione .... guasto e disabilitato.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 14 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Qualora un semaforo senza ala del tipo permanente luminoso, risulti spento per mancanza tensione, la prescrizione dovrà essere la seguente: “Segnale spento per mancanza tensione, e disabilitato fintanto che risulti spento”.

*Avviso d'interruzione del telefono:*

9) Da .... a.... telefono non funziona.

### **3.10 Indicazione dei ritardi**

Il Capotreno non dovrà trascrivere nelle colonne del quadro E del foglio di corsa le ore reali di arrivo o partenza relativamente a località ove il treno è risultato in orario.

Il Capotreno deve fare sempre risultare sul foglio di corsa le fermate facoltative effettuate.

Se il ritardo causato dalla fermata facoltativa è inferiore ai 15 secondi, il Capotreno indicherà la medesima ora sia nella colonna delle ore reali di arrivo che in quella delle ore reali di partenza.

Qualora invece ne derivi un ritardo superiore ai 15 secondi ma inferiore ai 30, il Capotreno farà risultare un ritardo per fermata facoltativa di mezzo minuto, e per un ritardo superiore ai 30 secondi indicherà un ritardo di un minuto.

### **3.11 Obbligo dei Capotreno di riferire e annotare irregolarità.**

Il Capotreno ha l'obbligo di riferire tutte le irregolarità e gli incidenti verificatisi nel viaggio, raccogliendo nel suo rapporto, sul foglio di corsa, tutti i dati e le circostanze necessarie a rendere un concetto adeguato del fatto riferito. Quando egli abbia dovuto dare disposizioni o prendere provvedimenti di sua iniziativa, dovrà riferire specificatamente che cosa ordinò, e quanto venne eseguito per raggiungere l'intento.

### **3.12 Consegna del foglio corsa**

Al termine della corsa, il Capotreno consegnerà al Titolare della stazione di arrivo il foglio di corsa firmato, dopo averlo fatto firmare anche dal macchinista.

Le firme debbono essere apposte in modo leggibile e per intero.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

#### **Art. 4 PERSONALE DEI TRENI.**

##### **4.1 Composizione del personale per treni.**

Un macchinista (tratta con blocco automatico e convogli muniti di train stop);

Un macchinista ed un capotreno (tratta a binario semplice o tratta a doppio binario con train stop non attivo)

Nel caso di non funzionamento di dispositivo uomo morto, freno continuo, terra treno, allarme porte, allarme passeggeri e diffusione sonora, è consentita l'effettuazione della corsa ma con doppio agente.

##### **4.2 Macchinisti debbono essere previsti di orario di servizio**

Tutti i Macchinisti debbono essere provvisti di Orario di Servizio.

##### **4.3 Elenco oggettivo in dotazione ai Capitreno**

Tutti i Capitreno in servizio debbono essere muniti dei seguenti oggetti:

- regolamento di esercizio;
- chiave di comando;
- prescrizioni di movimento;
- una bandiera rossa;
- una bandiera verde;
- una lanterna per segnalazioni;
- una lampadina elettrica;
- un fischio a trillo;
- una borsa di pelle;
- una cartella per custodire i fogli di corsa e documenti di trasporto;

##### **4.4 Turni di servizio e avvisi al personale**

In ogni Deposito di personale viaggiante esiste apposito quadro, nel quale sono indicati i turni di servizio, le disposizioni di carattere permanente o locale, e gli avvisi in generale al personale.

##### **4.5 Obblighi del personale**

Tutti gli agenti, prima di mettersi in servizio devono prendere conoscenza, non ammettendosi in nessun caso l'ignoranza delle disposizioni come sopra impartite.

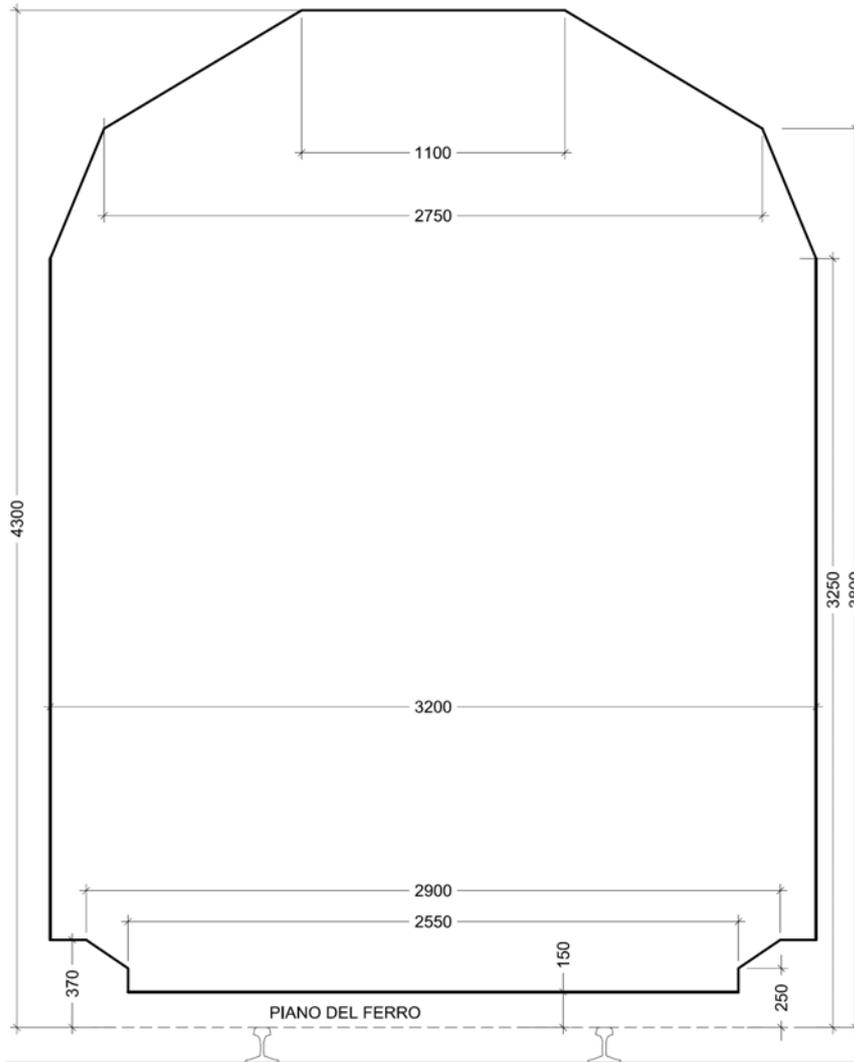
	Data aggiornamento pagina:	Pag. 16 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**Art. 5 SAGOMA LIMITE NORMALE ITALIANA**

**5.1 Sagoma limite tratta extraurbana**

I carichi collocati sui veicoli non debbono in alcun punto della tratta Montebello – Viterbo oltrepassare i limiti trasversali stabiliti dal seguente disegno:



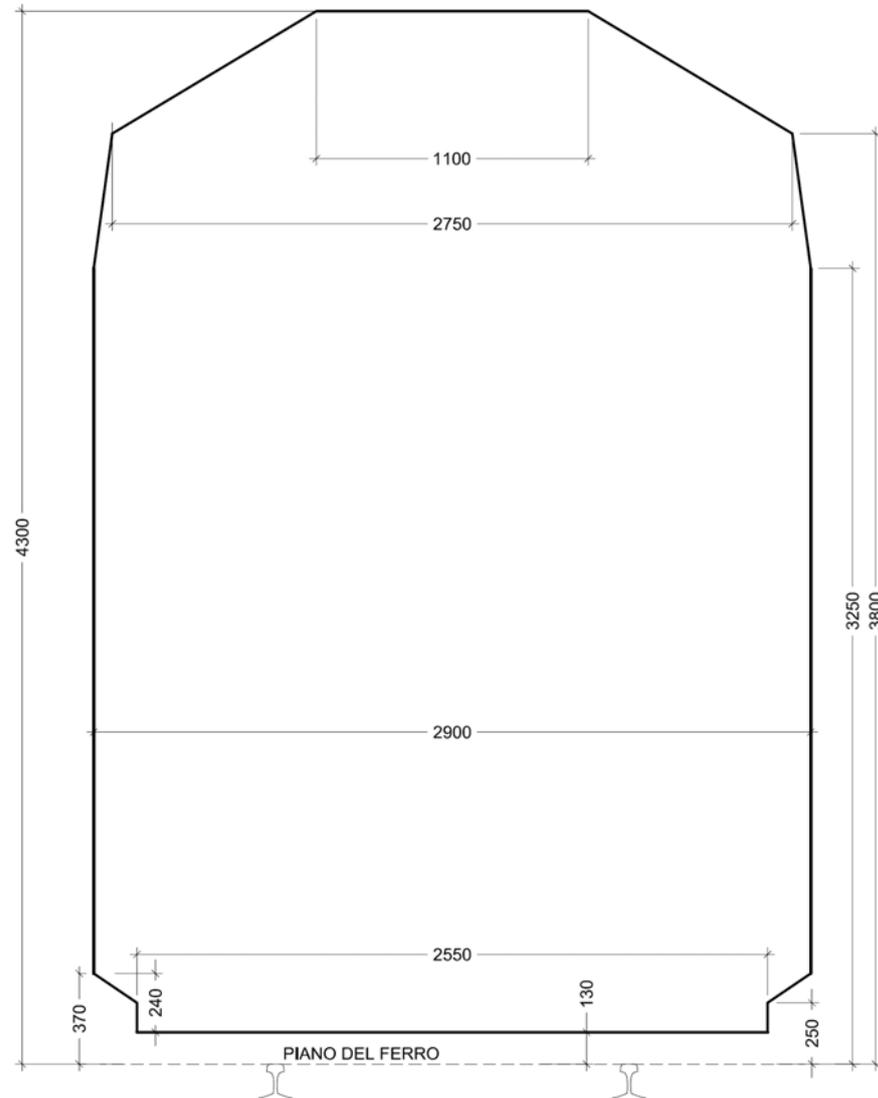
**SAGOMA LIMITE FERROVIA ROMA-VITERBO**  
**tratta extra-urbana Montebello - Viterbo**

scala 1:200

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## 5.2 Sagoma limite tratta urbana

I Carichi collocati sui veicoli non debbono in alcun punto della tratta Roma P. Flaminio – Montebello oltrepassare i limiti del seguente disegno :



**SAGOMA LIMITE FERROVIA ROMA-VITERBO**  
**tratta urbana Piazzale Flaminio - Montebello**

scala 1:200

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## Art.6 DISPOSIZIONI DI DISCIPLINA

**6.1** - Ad eccezione del Direttore di esercizio, del responsabile di linea e degli Ispettori Superiori, è fatto divieto a chiunque non sia munito di speciale autorizzazione di trattarsi nella cabina del personale di condotta.

**6.2** Chiunque sia a conoscenza di anomalie verificatesi nella circolazione dei treni deve farne subito rapporto.

## Art. 7 ORARIO DI SERVIZIO E PROGRAMMI ORARIO

### 7.1 Orario di servizio

L'orario di servizio è il documento nel quale sono indicati tutti i treni la cui effettuazione è prevista nei giorni di sua validità.

L'orario di servizio deve contenere:

- a) l'indicazione della sua validità nei vari giorni e/o periodi dell'anno;
- b) l'identificazione, classificazione e qualificazione dei treni;
- c) l'orario dei treni o la frequenza prevista nelle fasce orarie della tratta urbana;
- d) la percorrenza che i treni debbono normalmente rispettare nelle varie tratte;
- e) la velocità massima ammessa in ogni singola tratta;
- f) le distanze progressive delle stazioni e fermate;
- g) le prescrizioni di movimento di carattere permanente;
- h) la determinazione dell'INTERVALLO di ORARIO previsto per i normali lavori di manutenzione della linea;
- i) le stazioni di norma abilitate e le fermate facoltative.

### 7.2

Ogni orario di servizio è contraddistinto da un numero o da una sigla.

### 7.3

Il D.C.T., al fine di garantire la migliore regolarità possibile del servizio, ha facoltà di variare l'orario di servizio della tratta urbana, effettuando qualsivoglia cambi di precedenza dei treni sia urbani che extraurbani indipendentemente dall'eventuale orario comunicato al pubblico; in tale ultimo caso, ed in particolare per i treni extraurbani, dovrà accertarsi che venga data adeguata informazione agli utenti nelle stazioni e coordinarsi con il D.U. per eventuali ripercussioni sugli incroci della tratta extraurbana.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 19 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

#### **Art. 7.4 Programmi d'intensificazione**

Quando per affluenza viaggiatori o per altri motivi, sia necessaria l'effettuazione di più treni straordinari, anziché effettuare i singoli treni, si può provvedere a sostituire, per un determinato periodo, l'orario di servizio con un apposito "PROGRAMMA ORARIO di INTENSIFICAZIONE".

Tali programmi orario, distinti ciascuno da un numero, sono predisposti dall'Ufficio Movimento e distribuiti per tempo al D.C.T., a tutte le stazioni e fermate ed a tutti i Reparti ed Uffici interessati.

Nel sistema di esercizio della D.C.O., il D.C.T. provvede a diramare l'annuncio dell'effettuazione dei Programmi-orario, con le norme previste per l'effettuazione di un treno straordinario.

I programmi orari devono contenere le indicazioni di cui ai punti b), c), g) i) del precedente comma 1); per gli altri punti d), e), f), h), valgono le indicazioni dell'orario di servizio di riferimento.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## CAPITOLO 2

# REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE TRENI TRATTA URBANA

### Art. 1 - DISPOSIZIONI GENERALI

**1.1** Le norme del presente Regolamento regolano la circolazione dei treni nel tratto urbano Roma P. le Flaminio - Montebello. Le norme medesime sono a loro volta integrate dal cap. 4 del presente documento "REGOLAMENTO sui SEGNALI", nonché dalle Istruzioni, Ordini di Servizio e Disposizioni emanate dalla Direzione.

**1.2** Il personale addetto alla circolazione dei treni, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivantigli dalle norme di cui al comma 1, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od un evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.

**1.3** Nei casi non previsti, ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza in analogia, per quanto possibile, alle norme che regolano i casi previsti.

### Art. 2 - SISTEMI DI ESERCIZIO

#### 2.1 Dirigenza centrale operativa

Sul tratto urbano P.le Flaminio - Montebello, la circolazione dei treni è regolata di norma con il sistema della DIRIGENZA CENTRALE OPERATIVA (D.C.O.) che consente ad un operatore di movimento in possesso della prescritta abilitazione, denominato DIRIGENTE CENTRALE TRAFFICO (D.C.T.), di regolare la circolazione medesima intervenendo da un Posto Centrale (PC) mediante apparecchiature di comando e controllo a distanza.

Il D.C.T., attraverso gli impianti della D.C.O., è in grado di trasmettere ordini agli apparati delle stazioni e di ricevere, in tempo reale, informazioni sullo stato degli enti della linea e delle stazioni (segnali, deviatori, blocco automatico, c.d.b., ecc.).

Il P.C., sede del D.C.T., è ubicato presso la stazione di Acqua Acetosa. La giurisdizione del D.C.T. si estende sull'intera tratta urbana. La stazione di Tor di Quinto, non munita di A.C.E.I. non è telecomandabile.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 21 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## 2.2

Il P.C. ed i posti periferici sono tra loro collegati tramite un sistema di trasmissione e ricezione dati convogliati su cavo telefonico.

Tutte le condizioni di sicurezza per l'esercizio, nelle stazioni ed in linea, sono realizzate, dagli A.C.E.I. e dal Blocco Automatico (B.A).

## 2.3 Telecomando Telecontrollo

Dicesi "TELECOMANDO" il comando inviato dal P.C. agli apparati di sicurezza dei P.S.

Dicesi "TELECONTROLLO" la operazione di fornire al P.C. i controlli relativi allo stato degli impianti dei posti periferici, effettuata ciclicamente ed automaticamente al massimo ogni 4 secondi.

## 2.4 Assetto di presenziato ed impresenziato

I P.S. possono essere impresenziati o presenziati.

Nel primo caso gli enti dell'impianto sono in assetto di IMPRESEZIATO (I) e sono gestiti dal D.C.T., il quale opera dal P.C. attraverso telecomandi e telecontrolli.

In assetto di PRESEZIATO (P) i suddetti P.S. sono esclusi dall'azione del D.C.T. (E/D.C.O.) e vengono gestiti localmente, attraverso il banco A.C.E.I., da un DIRIGENTE LOCALE (D.L.), in possesso della prescritta abilitazione, che deve portare in servizio apposito distintivo.

I P.S. presenziati da un D.L. in E/D.C.O. sono detti ABILITATI.

La stazione di Montebello, dotata di un impianto ASCV e di passaggio dal doppio al semplice binario, è di norma abilitata.

Il D.C.T. può disporre il presenziamento di un P.S. da parte di un agente diverso dal D.L., come specificato al successivo Art. 3.3 del presente capitolo.

## Art. 2.5 Disattivazione D.C.O.

Per guasto o per disposizione dell'Ufficio Movimento la D.C.O. può essere disattivata su tutta o parte della linea (E/D.C.O.).In tal caso, nel tratto interessato, sarà attivata la DIRIGENZA LOCALE e la circolazione dei treni sarà regolata dai DIRIGENTI LOCALI (D.L.) delle stazioni abilitate.

Del passaggio dalla D.C.O. alla D.L. dovrà essere dato avviso ai treni interessati a cura del D.C.T. o, se ciò non fosse possibile, a cura delle stazioni capilinea, specificando sempre le stazioni abilitate.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 22 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **Art.3 - DIRIGENZA MOVIMENTO**

#### **3.1 D.C.T.**

Il D.C.T. è il responsabile della circolazione dei treni sull'intera linea ed assume la dirigenza movimento di tutti i P.S. Egli attua i programmi di esercizio dal P.C. avvalendosi della collaborazione dei D.L. e dell'agente "APPOSITO INCARICATO" eventualmente in servizio di presenziamento dei P.S., nonché del personale di condotta, secondo le norme previste dal presente Regolamento.

Il D.C.T. opera per delega degli uffici superiori e, pertanto, dovranno essere scrupolosamente eseguiti i suoi ordini, dei quali egli assume ogni responsabilità.

Tutto il personale di esercizio della linea deve fornire tempestivamente al D.C.T. tutte le notizie relative ad eventi che potrebbero interessare la sicurezza e/o la regolarità della circolazione dei treni. Il D.C.T., a sua volta, dovrà fornire ai D.L. ed agli A.I. le notizie che potrebbero loro interessare.

#### **3.2 D.L.**

Nel caso in cui una stazione sia presenziata da D.L. ed attivo il relativo banco locale, i D.L. delle stazioni abilitate regolano la corsa dei treni nel loro impianto, disciplinano le manovre ed azionano i vari enti degli impianti locali, in base al programma di esercizio ed agli ordini che vengono loro impartiti dal D.C.T.

Il distanziamento dei convogli continuerà ad essere assicurato dal B.A., se funzionante; in caso contrario si adatterà il Regime del Giunto Telefonico, attraverso dispacci scambiati tra i D.L. ed il D.C.T., come previsto dal successivo Art.5 del presente capitolo.

#### **3.3 Apposito incaricato**

Il D.C.T., in caso di necessità, può disporre che un P.S. sia presenziato da un agente riconosciuto idoneo ad agire sugli A.C.E.I. e sugli enti di piazzale e ad eseguire i compiti di movimento previsti dal presente Regolamento e dalle Disposizioni di Servizio; tali compiti dovranno essere specificatamente richiesti dal D.C.T. medesimo con ordine comunque registrato e possono essere eseguiti anche in regime di esclusione della D.C.O.. Questo agente, indipendentemente dalla qualifica rivestita, assume la denominazione di "APPOSITO INCARICATO" (A.I.). Il presenziamento di un P.S. da parte di un A.I. non viene, di norma, notificato ai treni.

#### **3.4 Personale di condotta**

Il personale di condotta (P.C.) è responsabile del convoglio che egli guida o scorta. Oltre ai compiti specifici previsti per il P.C. è chiamato a collaborare con il D.C.T. per i casi di arresto prolungato del treno ad un segnale a via impedita, per accertamenti sullo stato degli enti di piazzale delle stazioni, per

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 23 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

l'accertamento della localizzazione del treno in linea e per gli altri specifici compiti previsti dal presente regolamento e dalle Disposizioni di Servizio.

### 3.5 Responsabilità

Il D.C.T. è responsabile degli ordini che impartisce; gli agenti che li ricevono sono responsabili della loro attuazione e sono tenuti a segnalare immediatamente al D.C.T. medesimo le circostanze a loro note che possono indurre a modificare le direttive da questo impartite. I D.C.T. ed i D.L., durante il loro turno di servizio, devono compilare i prescritti documenti in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione.

Prima di lasciare il servizio i D.C.T., i D.L. e gli A.I. cessanti devono compilare consegne scritte in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità.

Le consegne devono essere firmate e datate (giorno ed ora) dagli interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.

In particolare, nelle consegne deve essere sempre indicata la integrità o meno dei piombi ed il numero dei contatori degli enti del banco di manovra sottoposti a piombatura od a controllo numerico delle operazioni.

Il cessante risponde delle conseguenze di consegne inesatte od incomplete. Deve però rispondere delle conseguenze anche il subentrante, quando risulti che avrebbe potuto avvedersi delle irregolarità di consegna e provvedere al riguardo.

### 3.6

Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica o funzioni superiori al Dirigente (D.C.T. o D.L.), purché in possesso delle previste abilitazioni, può avocare a sé la Dirigenza al Movimento, esonerandone con ordine scritto il Dirigente stesso.

## Art.4 - RAPPORTI TRA D.C.T. E D.U.

### 4.1 Generalità

I rapporti fra D.U.<sup>1</sup> e Dirigenza movimento del tratto urbano, per quanto previsto dal Regolamento di Esercizio della ferrovia Roma - Viterbo, dovranno essere svolti, di norma, fra il D.U. medesimo ed il D.C.T. i quali dovranno sempre scambiarsi le disposizioni e le notizie che, comunque, riguardino i treni extraurbani.

<sup>1</sup> Nel presente Regolamento per D.U. si intende sempre quello della 1° Tratta

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## 4.2

Il D.U. dovrà tempestivamente incaricare il D.C.T. di notificare ai treni extraurbani pari le prescrizioni di movimento necessarie, ricevendone conferma; ugualmente dovrà agire il D.C.T. nei confronti del D.U., per quanto riguarda le notificazioni ai treni extraurbani dispari.

## 4.3 Invio treni extra urbani verso Montebello

I treni extraurbani dispari potranno essere, di norma, inoltrati dal D.U. verso il tratto urbano con le norme comuni e senza ulteriori particolari formalità.

Nel caso in cui i suddetti treni non potessero essere ricevuti nella stazione di Montebello, si dovrà chiedere con dispaccio al D.U. di non inviare i treni (od il treno), utilizzando la normativa prevista dal successivo Art.12.

Dirigenza locale.

## 4.4 Dirigenza locale

Il D.C.T. dovrà sempre comunicare al D.U. le stazioni del tratto urbano abilitate, nonché l'eventuale passaggio dalla Dirigenza Centrale Operativa alla dirigenza Locale.

Quando è in atto il sistema della dirigenza locale, i rapporti di cui al comma 1 dovranno essere svolti dal D.L. di Montebello.

## Art.5 - REGIMI DI CIRCOLAZIONE - PRESCRIZIONI

### 5.1

La circolazione dei treni è regolata:

- normalmente, con il regime del "BLOCCO AUTOMATICO" (B.A.);
- nei casi previsti dai successivi articoli del presente Regolamento, con il regime del "GIUNTO TELEFONICO" (GT.).

In caso di circolazione a binario unico su un tratto di linea, possono pertanto coesistere due diversi regimi di circolazione.

### 5.2 Blocco automatico

Con l'impianto di B.A. entrambi i binari della linea sono suddivisi, nel senso legale, in "SEZIONI di BLOCCO" delimitate da segnali fissi, vincolate in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata da un treno se quello precedente non abbia superato il segnale di blocco che la limita a valle, nonché il successivo circuito di binario denominato " TRATTA di RICOPRIMENTO". La tratta di ricoprimento è sempre non inferiore allo spazio di frenatura necessario all'arresto di un treno

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 25 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

viaggiante alla massima velocità consentita.

Con il BA. efficiente un treno, in qualsiasi punto della linea, è sempre protetto almeno da un segnale fisso a via impedita e da una tratta di ricoprimento.

### 5.3 Train-Stop

Per garantire il rispetto passivo della indicazione di via impedita, i segnali di 1° Categoria che delimitano le tratte di blocco, sono corredati da un dispositivo di "TRAIN-STOP", realizzato attraverso l'utilizzo di due "BOE" elettromagnetiche.

Le due parti dell'apparecchiatura sono ubicate:

- la "BOA" di terra in prossimità del binario, sul suo lato sinistro, subito dopo il segnale di 1° Categoria al quale è accoppiata;
- la "BOA" di bordo sul lato sinistro del carrello in modo da potersi accoppiare con le corrispondenti "BOE" di terra.

In caso di superamento di un segnale a via impedita, la "BOA" di terra si accoppia magneticamente con quella di bordo provocando l'intervento della frenatura di emergenza ed il conseguente arresto del treno.

I Train-Stop possono essere resi inattivi, escludendo la Boa di bordo dei treni, nei casi previsti dal presente Regolamento e dalle altre disposizioni di servizio. La disattivazione deve essere sempre disposta dal D.C.T..

### 5.4 Giunto telefonico

Il regime del G.T. è regolamentato nel successivo cap. 3 art. 5

### 5.5

Nel caso di attivazione del G.T. il D.C.T. può disporre il presenziamento di posti intermedi con un D.L., ai fini del distanziamento dei treni.

Il D.C.T. ha l'obbligo di attivazione del giunto telefonico su tutta o su una parte della tratta urbana nel caso di disfunzione del blocco automatico o del posto centrale ed in particolare :

- qualora risulti evidente che nonostante l'effettiva occupazione di un circuito di binario a distanza inferiore a quella di blocco i segnali interessati non si portino a via impedita
- qualora i segnali risultino tutti a via impedita o spenti e non risulti evidente alcuna connessione tra l'occupazione dei circuiti di binario e la posizione dei segnali
- qualora non risulti funzionante il telecomando delle funzionalità di un posto satellite

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 26 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

- in tutti i casi non precedentemente menzionati e per i quali è richiesto per la sicurezza di esercizio.

### 5.6 Dispacci

Con il termine “DISPACCIO” si intende una comunicazione registrata, firmata e trasmessa.

Nella registrazione e trasmissione dei dispacci si deve sempre indicare prima l’indirizzo, poi il testo e quindi il numero, l’ora di trasmissione e la firma.

Il posto ricevente deve registrare il dispaccio in arrivo e trasmettere al posto trasmittente il numero d’ordine che il dispaccio stesso viene ad assumere sul proprio protocollo (numero di controllo).

Di norma il dispaccio si intende regolarmente trasmesso quando il posto ricevente, dopo averlo ricevuto completo, trasmette il proprio numero di controllo.

I dispacci che vengono scambiati per la circolazione dei treni sono denominati “DISPACCI di MOVIMENTO”.

Le scritturazioni sui protocolli telefonici debbono essere eseguite in modo indelebile, con inchiostro o penna a sfera, senza lasciare righe in bianco; le righe non utilizzate vanno annullate con un tratto di linea continua.

In caso di errori si deve apporre una linea sulla parte errata in modo che sia sempre possibile leggere le parole cancellate.

I numeri dei treni debbono essere enunciati a cifre separate e trascritti anche in lettere.

Per i dispacci di richiesta e concessione di via libera, nei casi in cui questi sono richiesti, può essere impiegato un apposito protocollo che porta già stampata la parte invariabile delle relative formule.

Qualora attivo il sistema di comunicazione registrata via terra-treno può essere omessa la trascrizione del dispaccio.

### 5.7 Prescrizioni di movimento

Gli ordini e le disposizioni di servizio riguardanti la circolazione dei treni che debbono essere osservate dal personale per garantire la sicurezza e la regolarità del servizio prendono il nome di “PRESCRIZIONI di MOVIMENTO”.

### 5.8

Le prescrizioni di movimento permanenti sono comprese nell’orario di servizio e relativa Prefazione oppure vengono emanate dalla Direzione con Ordine di Servizio. Le prescrizioni di carattere temporaneo sono comunicate al personale dalla Dirigenza movimento (D.C.T.) con modalità descritte nell’art.4 del presente capitolo.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 27 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Il personale interessato deve controfirmare le prescrizioni di movimento in segno di presa visione e ricevuta salvo quanto diversamente disposto in merito alle precedenze.

Le prescrizioni di movimento possono essere comunicate anche con dispaccio, con le norme del precedente comma 6; quelle impartite dal D.C.T. ai treni in circolazione devono essere trasmesse al personale di condotta con l'impianto di registrazione funzionante ed operante e quando il treno è fermo.

Il personale di condotta ricevente registrerà l'ordine sul foglio di corsa (o su apposito modulo), collazionando il dispaccio e comunicando il numero del treno ed il proprio cognome e qualifica ed eventualmente il numero del telefono cellulare utilizzato per la conversazione.

I dispacci trasmessi dal D.C.T. che eccezionalmente non venissero registrati dall'apposito impianto, devono essere trascritti su protocollo, come previsto dal comma 6 del presente articolo.

Quando si ha modo di controllare l'esecuzione dell'ordine, questo può essere dato verbalmente e, se dato per telefono, se ne può omettere la registrazione sul protocollo.

Il D.C.T. potrà dettare la prescrizione di movimento anche agli Appositi Incaricati dando loro il compito di trascriverle su appositi moduli da consegnare ai treni, ritirandone firma di ricevuta. In tal caso valgono le regole stabilite per la trasmissione al personale di condotta.

## 5.9

Le stazioni ed i reparti Tecnici devono comunicare le prescrizioni urgenti che necessita dare ai treni, con apposito dispaccio o per iscritto, al D.C.T. il quale, a sua volta, impartirà gli ordini alla stazione che compila il foglio di corsa o, se del caso, provvederà direttamente.

## 5.10

Per i treni aventi eccezionalmente origine da stazioni intermedie non abilitate da D.L. (P.S.) il foglio di corsa dovrà essere compilato direttamente dal personale di condotta su indicazioni che saranno date dal D.C.T., con le norme previste al precedente comma 8.

## 5.11 Telecomunicazioni

La linea è attrezzata con una linea telefonica che mette in comunicazione fra loro le stazioni e queste con il D.C.T. e con comunicazione registrata tra macchinista e D.C.T. via terra-treno.

Il personale di condotta e la Dirigenza movimento (D.C.T. - D.L.) possono avere a disposizione per le comunicazioni speciali telefoni cellulari.

La D.C.O. è attrezzata con un particolare impianto di registrazione che registra automaticamente tutte

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 28 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

le conversazioni che si svolgono con il D.C.T., sia via terra-treno che sulla linea telefonica che sui telefoni cellulari.

## **Art.6 ORARIO DI SERVIZIO E PROGRAMMI ORARIO**

### **6.1**

Per quanto riguarda l'orario di servizio si rimanda al capitolo 1 art. 7.

Nel caso di perturbazioni del servizio, al fine di evitare sovraffollamenti delle banchine, il D.C.T. deve privilegiare il mantenimento della regolarità, intesa come costanza della frequenza, indipendentemente da eventuali precedenze con treni extraurbani e dall'originario programma orario.

Quanto sopra indicato deve essere attuato in particolare nella stazione di Montebello, per tutti i treni in direzione Roma anche al fine di prevenire possibili perturbazioni di servizio non ancora manifestatesi.

### **6.2 Programmi d'intensificazione**

Quando per affluenza viaggiatori o per altri motivi, sia necessaria l'effettuazione di più treni straordinari, anziché effettuare i singoli treni, si può provvedere a sostituire, per un determinato periodo, l'orario di servizio con un apposito "PROGRAMMA ORARIO di INTENSIFICAZIONE".

Tali programmi orario, distinti ciascuno da un numero, sono predisposti dall'Ufficio Movimento e distribuiti per tempo al D.C.T., a tutte le stazioni e fermate ed a tutti i Reparti ed Uffici interessati.

Nel sistema di esercizio della D.C.O., il D.C.T. provvede a diramare l'annuncio dell'effettuazione dei Programmi-orario, con le norme previste per l'effettuazione di un treno straordinario.

I programmi orario devono contenere le indicazioni di cui ai punti b),c),g) i) del precedente comma 1); per gli altri punti d),e),f),h), valgono le indicazioni dell'orario di servizio di riferimento.

## **Art.7 - ITINERARI - ISTRADAMENTI - FERMASCAMBI E COLLEGAMENTI DI SICUREZZA**

### **7.1 Itinerario di arrivo/partenza**

L'itinerario di arrivo si estende dal segnale di protezione della stazione al primo ente (segnale di partenza, segnale basso, punta scambio, traversa limite, paraurti, ecc.) situato oltre il punto di normale fermata di un treno di massima composizione.

I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 29 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.

Per l'arrivo di un treno nelle stazioni passanti si devono inoltre disporre opportunamente i deviatori situati oltre il termine dell'itinerario sopra definito.

L'itinerario di partenza si estende dal binario di ricevimento, compreso, alla piena linea.

I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno in linea.

## **7.2 Itinerario di transito**

L'itinerario di transito di un treno senza fermata si estende dal segnale di protezione fino alla piena linea.

## **Art. 7.3 Istradamento**

Nell'ambito di quanto già definito nel Cap. 1 art. 2.15 tutti gli istradamenti sono protetti da segnali bassi ed in particolare possono estendersi dal segnale basso del suo punto iniziale al paraurti o fino ad un successivo segnale basso.

**7.4** Gli itinerari ed istradamenti debbono essere disposti tempestivamente. Quando sono già in atto non debbono essere utilizzati altri itinerari ed istradamenti che possano interferire con quelli predisposti.

## **7.5 Modifica itinerari ed istradamenti**

Di regola, sia gli itinerari che gli istradamenti non devono essere modificati quando sono stati aperti i relativi segnali. Quando si verificchi, eccezionalmente, tale necessità, prima di disporre per la modifica, il D.C.T. (o il D.L. secondo quanto definito nell'art. 3 comma 2 del presente capitolo) deve accertarsi che la chiusura dei segnali stessi sia avvenuta in maniera tempestiva ed efficace agli effetti dell'arresto del treno o della manovra.

## **7.6 Indipendenza**

Due o più itinerari od istradamenti si dicono "INDIPENDENTI" quando non interferiscono tra loro e sono quindi percorribili contemporaneamente dai treni o dalle manovre.

I deviatori sui binari laterali a quello percorso dal treno devono, di regola, essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso, rispetto agli altri movimenti che possono svolgersi nel piazzale e rispetto a fughe accidentali di veicoli.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 30 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 7.7 Itinerari deviati

Gli itinerari che comprendono scambi in deviata devono essere percorsi a velocità non superiore a 30 Km/h.

### 7.8 Fermascambi di sicurezza

Sono “FERMASCAMBI di SICUREZZA” dei deviatoi i dispositivi, elettrici o meccanici di assicurazione dell’ago al contrago stabiliti dalla Direzione di esercizio.

Il dispositivo mobile che si applica al deviatoio in caso di guasto del “FERMASCAMBIO di SICUREZZA” è definito “FERMASCAMBIO a MANO”.

### 7.9 Collegamento di sicurezza

Il “COLLEGAMENTO di SICUREZZA” è un vincolo meccanico od elettrico tra gli organi di manovra di un segnale e i deviatoi od eventuali altri meccanismi 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 deviatoi e/o gli eventuali altri meccanismi interessati siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;
- b) per rimuovere i deviatoi e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia stato disposto a via impedita.

**7.10** Tutti i deviatoi inseriti sui binari percorsi dai treni e quelli che ne realizzano la indipendenza da binari laterali, devono essere muniti sia di fermascambio di sicurezza che di collegamento di sicurezza. In caso di inefficienza del collegamento di sicurezza, ai treni deve essere prescritta la marcia a vista e velocità non superiore a 15 Km/h in corrispondenza dei deviatoi interessati.

Le stesse prescrizioni dovranno essere date ai treni in caso di inefficienza del fermascambio di sicurezza o di deviatoio manovrato da un A.C.E.I. che non dia il controllo; in questo caso il deviatoio medesimo deve essere comunque assicurato per la posizione voluta con fermascambio a mano a morsa e cuneo (o distanziatore). Qualora non fosse possibile applicare il suddetto fermascambio ad un deviatoio fuori controllo, lo stesso potrà essere impegnato solo di calcio dai treni o nel corso delle manovre con marcia a vista e velocità non superiore a 6 Km/h.

Qualora un deviatoio incontrato di calcio si trovi in posizione non corretta e non si possa intervenire tempestivamente a correggere tale posizione, dovrà essere prescritto al treno di fermarsi prima di impegnarlo e di superarlo, tallonandolo, a velocità non superiore a 6 Km/h.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 31 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 7.11 Dispositivi d'immobilizzazione

I deviatori possono essere muniti di particolari "DISPOSITIVI d'IMMOBILIZZAZIONE" degli aghi, nel qual caso sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.

Dell'applicazione di tali dispositivi deve preventivamente essere reso edotto il D.C.T. ed eventualmente il D.L. interessato.

### 7.12 Scarpe ferma carri

Ad Acqua Acetosa ed a Grotta Rossa, a protezione di eventuali fughe di veicoli, è installata sulla rotaia una scarpa fermacarro manovrabile elettricamente attraverso l'A.C.E.I.

Quella di Acqua Acetosa, ubicata in uscita dal binario del deposito, è distinta con la sigla 5 b ed è collegata con il deviatoio 5 a.

Quella di Grotta Rossa, ubicata in uscita dal binario secondario di ricovero, è distinta anch'essa con la sigla 5 b ed è collegata con il deviatoio 5 a.

### 7.13 B.E.D.

Tutti i deviatori della linea sono comandati da A.C.E.I., esclusi quelli di Tor di Quinto; quelli presi di punta dai treni viaggianti sul binario per essi legale sono muniti di un dispositivo, denominato "BLOCCAMENTO ELETTROMECCANICO DEVIATOI" (B.E.D.), che li rende intallonabili automaticamente con la predisposizione degli itinerari che li interessa.

Fanno eccezione il deviatoio n°11 di P.le Flaminio (tallonabile) ed i deviatori non centralizzati di Tor di Quinto.

Tutti i deviatori presi di calcio dai treni viaggianti nel senso legale e quelli che non interessano i binari di corsa sono tallonabili.

**7.14** I deviatori della stazione di Tor di Quinto sono manovrabili a mano con leve a contrappeso e sono assicurati nella posizione di corretto tracciato con fermascambi di sicurezza.

Tali fermascambi realizzano il controllo elettrico cumulativo della loro efficienza e della posizione del deviatoio (regolare accostamento dell'ago al contrago).

Una serratura centrale a chiavi concatenate collega i suddetti fermascambi con i segnali di partenza delle fermate di Monte Antenne (binario pari) e Due Ponti (binario dispari), realizzando in tal modo il "Collegamento di Sicurezza" di cui al comma 11.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 7.15 Movimenti contemporanei

L'arrivo, la partenza o il transito di un treno nelle stazioni, contemporaneamente all'arrivo, alla partenza od al transito di altri treni sono ammessi:

- a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione degli impianti
- b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, la completa indipendenza degli itinerari.

### 7.16 Accertamenti

Chi predisporre un itinerario deve constatare la regolare posizione ed assicurazione dei deviatori e meccanismi interessati e deve acquisire la certezza che nessun rotabile su binario ostacoli il sicuro passaggio del treno. Tale accertamento può essere effettuato nei posti periferici a mezzo dei controlli a distanza forniti dagli A.C.E.I. e nel posto centrale dalle indicazioni date dal quadro luminoso della linea e dalle altre indicazioni di telecontrollo che l'apparato fornisce.

**7.17** Nei posti periferici presenziati chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, nell'espletamento delle proprie mansioni e fino ai limiti della visuale libera, accertarsi che nessun impedimento od ostacolo di qualsiasi genere possa risultare di pericolo per il treno.

**7.18** Chi effettua o sorveglia direttamente qualsiasi operazione suscettibile di creare ostacoli sui binari percorsi dai treni è tenuto ad adottare preventivamente tutte le cautele stabilite dalle disposizioni regolamentari o richieste dalle circostanze.

**7.19** Nei P.S. possono essere attivate, sia dal P.C., sia localmente in E/D.C.O., le seguenti condizioni di esercizio:

a) TRACCIATO PERMANENTE (TP)

Quando in una stazione viene comandato il T.P. i segnali di protezione e di partenza, condizioni di sicurezza permettendo, sono disposti normalmente a via libera in quanto l'apparato provvede automaticamente alla predisposizione degli itinerari di arrivo e di partenza ed alla disposizione a via libera dei relativi segnali.

Gli itinerari occupati da un treno si annullano per poi, appena liberati e sempre che sussistano le condizioni di sicurezza, ricostruirsi per il successivo treno.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 33 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Questa condizione di esercizio è quella normalmente adottata.

b) AUTOCOMANDO (AC)

Quando in una stazione viene attivato l'AC, i segnali di protezione e partenza sono normalmente disposti a via impedita.

L'itinerario di arrivo verrà comandato automaticamente dal treno in avvicinamento, non appena questo avrà occupato il circuito di binario di "ANNUNCIO TRENI" (AT).

L'itinerario di partenza verrà comandato, sempre automaticamente, quando il treno arrivato si troverà da almeno 30 secondi sul binario di ricevimento della stazione.

Gli itinerari anzidetti si formeranno automaticamente ed i relativi segnali si disporranno a via libera se esisteranno tutte le condizioni di sicurezza richieste dall'apparato.

Durante i 30 secondi di sosta può essere modificata la condizione di esercizio e l'operatore potrà passare a quella di tracciato permanente o di comando singolo di cui al successivo punto c).

c) COMANDO SINGOLO (CS)

Quando viene attivata questa scelta, tutti i comandi possono essere azionati solo dall'operatore in telecomando dal P.C. o localmente dal banco di manovra dell'A.C.E.I. di stazione, in E/D.C.O.

**Art. 8 - SERVIZIO SCAMBI E SEGNALI**

**8.1 Verifiche**

In ogni turno di servizio e possibilmente all'inizio di esso, il D.C.T., i D.L. delle stazioni abilitate e gli eventuali Appositi Incaricati devono accertare il regolare funzionamento dei meccanismi ed apparati loro affidati e l'integrità dei piombi applicati agli enti per i quali sono previsti.

Analogo accertamento deve essere eseguito dopo un periodo di disabilitazione, di impresenziamento o di sospensione del servizio.

In caso di anormalità agli impianti devono essere fatti immediatamente intervenire i reparti manutenzione interessati, sia per la riparazione del guasto, sia per la ripiombatura di eventuali enti spiombati. Tutte le spiombature e ripiombature devono comunque essere annotate nell'apposito "REGISTRO delle ANORMALITÀ" e, se non riguardano il P.C., di esse deve essere informato il D.C.T.

**8.2** Gli accertamenti di cui al comma 1, possono essere eseguiti anche attraverso le segnalazioni del

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 34 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

banco di manovra e del quadro luminoso e/o con manovre di saggio.

**8.3** Durante l'intervallo d'orario la spiombatura di enti di A.C.E.I. può essere eseguita dal personale incaricato della manutenzione per ragioni di lavoro, nel qual caso il medesimo personale provvederà alla ripiombatura ed all'annotazione sul registro delle anomalie.

**8.4** Durante il normale servizio è vietato a chiunque di effettuare lavori di manutenzione sui segnali e sui deviatori, senza la prescritta autorizzazione del D.C.T. o dei D.L. delle stazioni interessate.

Durante l'intervallo d'orario chi, per le necessità dei reparti addetti alla manutenzione, alteri la posizione dei deviatori è tenuto a proteggerli ed a riportarli nella posizione originaria.

### **8.5 Disposizione dei deviatori**

I deviatori inseriti sui binari di corsa sono normalmente disposti per il corretto tracciato, a meno che non siano richiesti in posizione diversa dagli itinerari od istradamenti in atto.

I deviatori dei binari secondari devono, di regola, essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza degli itinerari.

Al termine del normale servizio tali deviatori devono essere lasciati nella suddetta posizione

### **8.6 Manovra dei deviatori**

La manovra dei segnali fissi delle stazioni deve essere eseguita solo dal D.C.T. o dal D.L. di stazione abilitata; può essere eseguita da altro agente, espressamente delegato da uno di loro, purché il Dirigente movimento medesimo possa controllare l'esatta esecuzione dell'ordine.

Chi manovra un segnale a via libera od ordina, comunque, il movimento di un treno deve preventivamente accertarsi che sia stato regolarmente disposto l'itinerario voluto e deve controllare il ritorno a via impedita del segnale medesimo, non appena superato dal treno.

### **8.7 Segnali accidentalmente a via impedita**

In caso di guasto ai segnali od a movimenti di treno con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal capitolo 4 del presente Regolamento.

Quando il D.C.T. voglia far superare ad un treno un segnale alto imperativo a via impedita, se nulla altro si oppone a tale superamento, dovrà ordinare al treno medesimo il superamento con le modalità di cui all'art. 27 del capitolo 4

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 35 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**8.8** L'agente treno di un convoglio fermo ad un segnale a via impedita imperativa, di protezione o di partenza di una stazione, trascorsi 2 minuti, deve chiedere disposizioni al D.C.T. con il dispaccio:

FORMULA n° 8

*“TRENO ..... FERMO AL SEGNALE n° ..... (di Protezione o di Partenza di )  
DISPOSTO A VIA IMPEDITA IMPERATIVA.” (Firma dell'agente treno)*

Il D.C.T al ricevimento di tale dispaccio, dovrà adottare i provvedimenti di cui ai comma precedenti.

**8.9 Fermata in linea**

Un treno che, per cause di forza maggiore, debba arrestarsi in linea, dovrà subito mettersi in contatto con il D.C.T..

**Art. 9 - PERSONALE DEI TRENI**

**9.1 Personale in servizio sui treni**

I treni muniti di freno continuo efficiente che si estende fino alla coda sono affidati al macchinista ed al capo treno.

Il macchinista, in possesso della prescritta abilitazione ministeriale, è addetto alla condotta del treno.

Il capo treno, in possesso di apposita abilitazione aziendale, è il responsabile del convoglio ed è addetto ai compiti di movimento; egli funge anche da assistente al macchinista ed in tale veste deve essere in grado di arrestare il treno.

Di norma, sui treni suddetti, il capo treno svolge le funzioni di “AGENTE TRENO” di cui al comma 4 del precedente Art. 3.

**9.2** I treni viaggiatori possono essere affidati al solo macchinista (AGENTE UNICO) che provvede anche ai compiti specifici del capo treno e svolge le funzioni di “ Personale di Condotta, quando:

- siano muniti di freno continuo efficiente che si estende fino alla coda, nonché di dispositivo per il controllo della presenza attiva del macchinista (uomo morto);
- la circolazione dei treni avvenga regolarmente sul doppio binario con blocco automatico funzionante;
- funzioni regolarmente l'impianto di registrazione delle prescrizioni che il D.C.T. trasmette al Personale di Condotta;
- sia regolarmente funzionante l'impianto di controllo del rispetto dei segnali imperativi (Train-Stop);
- sia funzionante l'impianto di diffusione sonora;
- siano funzionanti le telecomunicazioni con il D.C.T.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 36 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Quando venissero a mancare, in tutto od in parte, le suddette condizioni, il treno già in circolazione potrà continuare la corsa con agente unico fino al primo capolinea, da dove potrà ripartire solo scortato da un secondo agente idoneo a svolgere le mansioni di assistente di cui al precedente terzo capoverso del comma 1.

Non occorre, comunque, scorta di movimento per i treni MV o ML in circolazione fra P.le Flaminio ed A.Acetosa, purché muniti di freno continuo automatico e di uomo morto funzionante.

**9.3** La guida di un treno MV o ML può essere affidata ad un agente diverso dal macchinista, purché abilitato a tale funzione.

Su tali treni i compiti del capo treno e di eventuali addetti ai freni possono essere svolti dal personale addetto alla manutenzione, purché abilitato a svolgerli.

## **Art.10 - ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI**

### **10.1 Velocità e rispetto dell'orario**

La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea non deve di regola superare quella assegnatagli dall' orario.

In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dall' Orario di Servizio e dalle altre disposizioni di servizio, oppure imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

Un treno deve rispettare le fermate prescritte .

### **10.2 Obblighi del personale**

Nel percorso in stazione il personale del treno deve sempre usare la massima attenzione per intervenire in caso di necessità.

Il macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il segnale di partenza, né il primo ente (marmotta, traversa limite, punta del deviatoio) situato oltre il punto di normale fermata.

**10.3** Il macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita imperativa deve, dopo l'apertura di questo, procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito in modo da poter arrestare prontamente il treno stesso nello spazio di visuale libera, non superando comunque la velocità di 15 Km/h.

**10.4** Partendo da una stazione, il personale del treno deve assicurarsi del regolare itinerario del proprio

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 37 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

convoglio in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi di partenza e, dove questi non sono distinti per ciascun binario<sup>2</sup>, prestare attenzione alla posizione dei segnali bassi ed all'itinerario da percorrere.

**10.5** Quando è in atto il regime del giunto telefonico, l'arrivo, partenza ed il transito dei treni in tutte le stazioni dovrà avvenire come descritto nel successivo cap. 3 art. 5.

**10.6** Nelle stazioni di origine ed in quelle dove il treno cambia la composizione, il personale di condotta deve accertarsi che il convoglio si trovi nelle condizioni di sicurezza richiesti per quanto riguarda il computo della frenatura.

### **10.7 Ordine di partenza**

L'ordine di partenza nelle fermate, nelle stazioni disabilite ed in linea viene di norma impartita dal personale di condotta.

Verrà dato dallo stesso personale di condotta anche nelle stazioni abilitate, purché la circolazione avvenga regolarmente su doppio binario ed il binario da dove parte il treno sia munito di segnale di partenza distinto; in caso contrario verrà dato dalla dirigenza movimento.

Il D.C.T. ed i D.L. delle stazioni eventualmente abilitate, se devono trattenere il treno, dovranno disporre e mantenere a via impedita il segnale di partenza.

**10.8** Nelle stazioni i treni devono essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio da svolgere.

### **10.9 Percorso su binario deviato**

Qualora un treno in arrivo debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatoi non risulta già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi, dall'orario di servizio o dalle altre disposizioni di servizio, la Dirigenza Movimento dovrà darne avviso al personale del treno prescrivendo al medesimo:

FORMULA n° 19

*ENTRATE CON MARCIA A VISTA A ..... DOVE SARETE RICEVUTI SU BINARIO DEVIATO."*

<sup>2</sup> Si considera come segnale distinto per binario anche il segnale di partenza unico per più binari integrato da segnale basso (marmotta) per ciascun binario.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Per la trasmissione all'agente treno o per l'incarico di provvedere ad un D.L. od A.I. dovranno rispettarsi le norme del precedente Art. 5.8 del presente capitolo, il D.L. (od A.I.) che ha ricevuto l'ordine di provvedere a praticare la prescrizione al treno dovrà confermare con il dispaccio:

FORMULA n°20

'D.C.T./ D.L. .... TRENO ..... AVVISATO MARCIA A VISTA IN ARRIVO A ..... CON INGRESSO SU BINARIO DEVIATO.' Firma .....

Mancando la possibilità dell'avviso o la conferma, il treno interessato dovrà essere ricevuto in stazione previa fermata al segnale di protezione.

**10.10 Marcia a vista**

Il personale di un treno al quale sia stata prescritta la "Marcia a Vista" deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nello spazio di visuale libera, appena se ne manifesti il bisogno.

Quando un treno, per qualsiasi motivo, debba procedere con marcia a vista, deve essere preventivamente avvisato con le norme del precedente comma 9, indicando nella prescrizione il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa deve essere rispettata, nonché, possibilmente il motivo:

FORMULA n°21

"MARCIA A VISTA ..... (tratto interessato) PER ..... (motivo)."

**10.11 Marcia a vista nelle stazioni**

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

- sul binario di ricevimento (Art 2.14 del capitolo 1);
- in arrivo (Art. 7.1 del presente capitolo);
- in partenza (Art. 7.2 del presente capitolo);
- nella stazione (itinerario di transito di cui all' Art. 7.3 del presente capitolo).

In mancanza di avviso o di conferma il treno interessato dovrà essere ricevuto in stazione previa fermata al segnale di protezione.

**10.12 Ostacolo sul binario di Ricevimento**

Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo sul binario di ricevimento oppure all'uscita di esso a meno di 50 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo (Art.8 comma 27.1 del presente capitolo).

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

L'ingombro deve essere protetto esponendo un segnale a mano a 50 metri.

Se l'ingombro è rappresentato dal paraurti di binario tronco, è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.

I treni che devono entrare in stazione su binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita nei limiti anzidetti o tronco con paraurti, devono possibilmente essere avvisati con la prescrizione di marcia a vista (Formula n°21) opportunamente completata<sup>3</sup> (1) e preceduta da quella di fermata per i treni che già non l'abbiano d'orario o prescritta.

I treni devono essere comunque ricevuti previa fermata ai segnale di protezione, con le norme dell'Art. 27 del capitolo 4.

**10.13** L'avviso di cui al precedente comma non occorre per il ricevimento di treni sui binari tronchi di p.le Flaminio e Montebello, ove i treni devono sempre entrare con marcia a vista.

**10.14** Quando l'ostacolo si trova prima del binario di ricevimento il treno che, eccezionalmente, debba essere ricevuto in stazione, deve essere avvisato e comunque fatto entrare mantenendo a via impedita il segnale di protezione. L'ostacolo deve essere sempre protetto con segnale d'arresto a mano a 50 metri.

**10.15 Arresto di treni non aventi fermata**

Quando si debba arrestare in una stazione o fermata un treno non avente fermata lo stesso deve essere avvisato con la prescrizione:

FORMULA n°22

“*FERMATE A..... PER .....*”

Quando si tratti di fermata in una stazione e non sia stato avvisato il treno, lo stesso deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.

Se la stazione o fermata è presenziata, il personale della medesima deve essere avvisato.

**10.16 Soppressione di fermata**

La fermata di un treno che non sia necessaria per il servizio viaggiatori può essere soppressa dalla Dirigenza Movimento. In tal caso il treno interessato deve essere opportunamente avvisato con la

<sup>3</sup> Marcia a vista sul binario di ricevimento per ingombro sul binario stesso (oppure per ingombro all'uscita, oppure tronco).

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

prescrizione:

FORMULA n°23

“SOPPRESSA FERMATA A .....

**Art.11 - ARRESTO DELLA CIRCOLAZIONE - RALLENTAMENTI**

**11.1 Arresto circolazione**

Quando sia necessario arrestare la circolazione, il D.C.T. dovrà fermare i treni nelle stazioni o fermate, disponendo a via impedita i relativi segnali di partenza ed ordinando al personale di condotta:

FORMULA n°24

“*ATTENDETE A .....ORDINE DI PARTENZA*”

Nel caso in cui la stazione capotronco sia presenziata da D.L. ed attivo il relativo banco locale, il D.C.T. ordina al D.L. di disporre il segnale a via impedita e prescrive al personale di condotta l’arresto del treno con la formula 15.

FORMULA n°25

“*PER .....(motivo) NON INVIATE TRENO ..... (oppure) TRENI SEGUENTE TRENO .....*”

Il D.L. che riceve l’ordine suddetto deve confermare con il dispaccio:

FORMULA n°26

“*INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO..... (oppure) TRENI SEGUENTI TRENO .....*”.

Se il treno (od uno dei treni) di cui al precedente dispaccio fosse già partito, il Dirigente deve informare il D.C.T. che ha dato l’ordine col dispaccio:

FORMULA n°27

“*TRENO ..... PARTITO ORE .....*”

Aggiungendo, eventualmente l’inteso per i treni seguenti il treno partito.

**11.2** Quando le cause che hanno imposto l’arresto della circolazione siano cessate, il D.C.T., dopo aver

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 41 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

provveduto a disporre a via libera i segnali di partenza di cui al comma 1, autorizzerà il proseguimento della corsa dei treni precedentemente fermati, con il dispaccio:

**FORMULA n°28**

“*TRENO ..... NULLA OSTA VOSTRA PARTENZA DA .....*”.

Nel caso in cui la stazione capotronco sia presenziata da D.L. ed attivo il relativo banco locale, il D.C.T. ordina al D.L. di autorizzare la partenza del treno con il dispaccio:

**FORMULA n°29**

“*INVIATE LIBERAMENTE TRENO..... (oppure TRENI)*”

**11.3** Se vi è in atto il regime del giunto telefonico, sarà sufficiente che il D.L., su disposizione del D.C.T. che vuole arrestare la circolazione, non conceda la via libera di cui all’Art. 5.4 del presente capitolo.

**11.4 Allarme**

In caso di pericolo imminente dovrà essere diramato l’allarme per telefono.

Il dirigente (D.C.T. in servizio di presenziamento che percepisce o venga avvisato dell’allarme, deve immediatamente disporre a via impedita i segnali di protezione e partenza. Il D.C.T deve sospendere le partenze dei treni e le concessioni di via libera, facendo togliere tensione in linea e regolandosi poi a seconda dell’accaduto.

**11.5 Rallentamenti**

E’ definito “**RALLENTAMENTO**” una limitazione di velocità dei treni in un determinato punto della linea, rispetto alla velocità normalmente consentita.

I rallentamenti possono essere PROGRAMMATI od IMPROVVISI.

**11.6 Rallentamento programmato**

Quando occorra istituire un rallentamento o modificarne uno già in atto, il responsabile del settore interessato deve darne tempestiva comunicazione, con l’indicazione di tutti i dati necessari, al Funzionario del settore movimento il quale, a sua volta, avviserà dell’attivazione il D.C.T. e tutti i reparti ed uffici interessati, ricevendone conferma.

Il D.C.T. curerà ad estendere l’annuncio ai D.L. delle stazioni abilitate, ricevendone conferma e

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

provvederà per le opportune prescrizioni ai treni, secondo le norme del precedente Art.6, utilizzando la:

**FORMULA n°30**

*“RALLENTATE A ..... km/h TRA..... E..... (località di servizio limitrofe al tratto interessato al rallentamento) FRA LE PROGRESSIVE Km ..... E KM..... (od in corrispondenza di un punto preciso di riferimento) Al SEGNALI “.*

Il D.C.T. può avviare ad avvisare le stazioni abilitate se il rallentamento programmato viene a queste notificato direttamente dall’Ufficio Movimento.

Il reparto che ha richiesto l’attivazione del rallentamento dovrà provvedere ad esporre tempestivamente i segnali prescritti, nel luogo e per il periodo stabilito.

In caso di urgenza, la richiesta di attivazione di un rallentamento può essere inoltrata direttamente al D.C.T., al quale spetterà anche il compito di avvisare i reparti ed uffici interessati.

La cessazione di un rallentamento programmato viene disposto con modalità analoghe alla sua istituzione.

**11.7 Rallentamento improvviso**

Quando eventi improvvisi ed imprevedibili non consentano di seguire la normativa di cui al comma 6 e sia improcrastinabile attivare un rallentamento, l’agente che rileva tale necessità deve provvedere ad arrestare o far arrestare i treni interessati esponendo agli stessi il segnale di fermata non notificata, previsto dal Regolamento Segnali, ed avvisare tempestivamente il D.C.T. dell’avvenuta istituzione del rallentamento.

Il D.C.T. dovrà provvedere al più presto ad avvisare i treni con la prescrizione della Formula n°30, nonché a diramare gli altri avvisi previsti dal precedente comma 6.

In particolare, il D.C.T. dovrà curare affinché il Reparto interessato provveda ad installare in linea i regolari segnali di rallentamento notificato.

**11.8** Fino a quando il rallentamento non sarà regolarmente notificato sia con l’avviso ai treni che con l’installazione in linea dei segnali, i treni medesimi dovranno fermarsi in corrispondenza del segnale di arresto e rispettare le disposizioni che saranno loro impartite dall’agente che lo espone. In mancanza di tali istruzioni i treni dovranno procedere per tutta la lunghezza del rallentamento a velocità non superiore a 6 Km/h.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Il D.C.T., fino a quando non riceverà dispaccio di conferma dell'avvenuta installazione in linea dei segnali regolamentari, dovrà integrare la Formula n°30 con la prescrizione ai treni di fermare prima del punto da impegnare a velocità ridotta.

**11.9** Per disattivare un rallentamento improvviso, dopo la sua notificazione, si seguiranno le norme previste per i rallentamenti programmati.

**11.10** I macchinisti, in presenza di segnali di rallentamento, dovranno sempre ritenere che gli stessi proteggano un cantiere di lavoro.

**11.11** Un rallentamento segnalato dovrà essere percorso alla velocità massima di 6 Km/h nel caso in cui i macchinisti non l'avessero prescritto e non potessero avere disposizioni dal D.C.T.

**11.12** Dell'istituzione di un rallentamento sul binario dispari dovrà essere avvisato il D.U. a cura dell'Ufficio Movimento o dal D.C.T. ; il D.U. provvederà a sua volta ad avvisare i treni interessati.

## **Art.12 - MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI ROTABILI**

### **12.1 Manovre**

E' denominato "MANOVRA" qualsiasi spostamento di mezzi di trazione con o senza veicoli in una stazione o deposito, fatta eccezione per l'arrivo, la partenza ed il transito di un treno.

### **12.2 Esecuzione delle manovre**

Nelle stazioni, tranne che in quella di Tor di Quinto, le manovre sono di norma comandate dai segnali bassi (marmotte) che proteggono ciascun istradamento; esse devono essere eseguite con le precauzioni che il caso richiede e comunque a velocità non superiore a 15 Km/h. Salvi i casi particolari, è vietata l'esecuzione di manovre di mezzi con a bordo viaggiatori. I segnali bassi possono essere sostituiti dai segnali a mano previsti dal regolamento segnali.

**12.3** Chi autorizza una manovra che interessa o potrebbe interessare i binari di circolazione deve assicurarsi che sia regolarmente protetta dai segnali fissi o, in loro difetto, dai segnali a mano.

### **12.4 Manovre su binari non indipendenti**

Di norma le manovre si svolgono verso l'itinerario di uscita; quelle che eccezionalmente si devono svolgere interessando l'itinerario di arrivo di un treno atteso, possono essere eseguite fino a quando

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 44 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

vengono mantenuti a via impedita imperativa i segnali di protezione dalla parte del treno stesso.

Qualora le manovre suddette dovessero impegnare il punto protetto<sup>4</sup> dal segnale di ingresso, il D.C.T. dovrà sospendere o far sospendere le partenze dei treni dalla stazione o fermata precedente, applicando le norme previste dal precedente Art. 12.

**12.5** Qualora venga attivata, per proteggere una manovra, la procedura di cui all'Art.11 e venissero poi ad interrompersi tutte le comunicazioni, il D.C.T. (od il D.L. se la stazione dove si è svolta la manovra è abilitata), deve inviare il dispaccio che autorizza l'invio del treno (Formule n°28 o n°29) con il primo mezzo utile possibile al personale di condotta interessato od al dirigente della stazione ove il convoglio è fermo, se abilitata.

**12.6** Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o comunque per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere, comprese quelle che si svolgono sull'itinerario d'uscita, rispetto l'arrivo di un treno atteso.

**12.7** Salvi casi eccezionali che devono essere autorizzati preventivamente dal D.C.T. con informativa al Direttore di Esercizio, sono vietate le manovre a spinta.

**12.8** Le manovre che si svolgono nelle stazioni abilitate sono dirette e sorvegliate dal D.L. che però potrà delegare a tale compito altro idoneo agente, quando non possa assolverlo personalmente, impartendogli le opportune disposizioni; nelle altre stazioni le manovre sono dirette dal D.C.T. e svolte a cura del personale di condotta.

### **12.9 Stazionamento dei rotabili**

Di norma è vietato lo stazionamento di veicoli sui binari di corsa. Quando ciò dovesse eccezionalmente accadere, le cabine di guida dei locomotori devono essere presenziate dal macchinista.

E' fatta eccezione a tale norma quando lo stazionamento sui binari di corsa avviene, a pantografi abbassati, durante il periodo di sospensione del servizio, nelle stazioni stabilite dall'ufficio movimento. In tal caso le cabine di guida devono avere il banco disabilitato, la maniglia del freno possibilmente estratta, il freno di stazionamento serrato e le porte chiuse a chiave.

<sup>4</sup> Per punto protetto si intende quello situato entro la stazione, 200 metri prima del segnale medesimo

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Analogamente a quanto sopra esposto devono sottostare le cabine di guida dei locomotori in stazionamento sui binari secondari.

**12.10** I veicoli in stazionamento sui binari secondari devono essere possibilmente riuniti in gruppi o colonne e devono essere disposti in modo da non impegnare la traversa limite dei deviatori; questi ultimi devono essere disposti in modo da non permettere ai veicoli medesimi di ingombrare, in caso di accidentale spostamento, i binari di circolazione.

I veicoli estremi della colonna devono avere il freno a mano serrato o, in mancanza, devono essere fermati con staffa fermacarro od altro idoneo mezzo.

## **Art.13 - PRECEDENZE**

### **13.1 Generalità**

Dicesi “Precedenza” l’operazione con la quale un treno viene trattenuto in una stazione per lasciar proseguire nello stesso senso un altro treno che lo segue.

### **13.2 Precedenze**

Il D.C.T. deve modificare a Roma P.le Flaminio o a Montebello la successione dei treni quando la marcia di uno di essi, per ritardo, guasto od altro, possa pregiudicare quello del treno successivo, previa apposita prescrizione e senza necessità di utilizzare alcuna modulistica per il personale di condotta . A tal fine deve trattenere il treno in ritardo in opportuna stazione per dare la precedenza a quello che lo segue, tenendo presente comunque la diversa importanza dei medesimi.

### **13.3 Avvisi**

Il D.C.T. dovrà avvisare della precedenza le stazioni interessate presenziate, con il dispaccio:

#### FORMULA n°31

“*TRENO ..... PRECEDE TRENO ..... DA .....*”.

Nel caso in cui la precedenza riguardi treni extraurbani, l’avviso di cui sopra dovrà essere esteso ai treni medesimi e, se interessato, anche al D.U. che provvederà per quanto di sua competenza.

Se i treni che hanno dato luogo alla precedenza avessero diversa qualificazione, dovranno essere avviate anche le fermate presenziate interessate.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 46 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 13.4 Mancato avviso

Se ad una stazione interessata abilitata non possa essere dato l'avviso di cui al comma 3 al treno che prende il passo dovrà essere prescritto di entrare nella medesima con marcia a vista, fermandovi per notificare al D.L. l'avvenuta variazione della successione.

### 13.5 Obblighi del D.U.

Il D.U. ha l'obbligo d'informare tempestivamente il D.C.T. di eventuali ritardi dei treni extraurbani dispari e/o delle precedenzae da lui attuate.

## Art.14 - INCROCI

### 14.1 Generalità

Sul tratto a semplice binario Montebello - Viterbo i treni circolanti sull' unica sede disponibile per entrambe i sensi, incrociano in stazioni prefissate, dette "SEDI di INCROCIO".

### 14.2 Incroci

L'incrocio fra due treni può essere "NORMALE" "SIMBOLICO" "DI FATTO": (quando è indicato in orario).

**14.3** La stazione di Montebello deve ritenersi sede di incrocio di tutti i treni pari extraurbani che vengono immessi sul semplice binario, rispetto a quelli che da tale tratto provengono.

Il D.L., prima di licenziare un treno verso il semplice binario deve assicurarsi che siano giunti completi nella sua stazione tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto e deve informare il D.U. del treno che verrà licenziato sul semplice binario della tratta extraurbana.

Il C.T. dei treni extraurbani Pari, prima di partire da Montebello, dovrà assicurarsi che siano giunti tutti i treni Dispari incrocianti, rivolgendo specifica domanda in tal senso, al D.L.

### 14.4 Incroci simbolici

Nell'orario dei treni extraurbani pari deve essere indicato l'incrocio a Montebello con i treni dispari quando tra l'ora prevista per la loro partenza e l'ora di arrivo dei treni in senso opposto intercorra un intervallo di tempo minore od uguale a 60 minuti.

### 14.5 Incroci di fatto

Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, la stazione di Montebello deve ritenersi sede di incrocio, quando per ritardo di treni, dei quali non esiste indicazione di incrocio o precedenza, gli uni e

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 47 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

gli altri si effettuino in un intervallo di tempo uguale od inferiore a 15 minuti; in tal caso il D.U. dovrà avvisare il personale del treno che deve attendere l'incrociante, o il D.L. dove esiste.

#### **14.6 Incroci spostati**

Nel caso di ritardo di uno dei due treni incrocianti o di entrambi ma in misura diversa, gli incroci normali riguardanti Montebello vengono spostati dal D.U. in altra opportuna stazione, attenendosi alle norme all'uopo previste presente Regolamento.

#### **14.7 Rapporti tra D.U. e D.C.T.**

Il D.U. dovrà applicare le norme richiamate ai precedenti commi e rivolgersi direttamente al D.C.T. per tutto ciò che concerne gli incroci normali o spostati che riguardino la stazione di Montebello. Il D.U. dovrà tenere al corrente il D.C.T. delle decisioni assunte che potrebbero interessare la circolazione dei treni nel tratto urbano.

### **Art.15- TRENI STRAORDINARI AD ORARIO PRESTABILITO**

#### **15.1 Generalità**

Dicesi treno straordinario ad orario prestabilito un treno non ordinario che viaggia secondo un orario comunque in precedenza stabilito, previsto dall'orario di servizio o diramato dall'Ufficio Movimento (Art. 2.11 del capitolo 1).

**15.2** I treni straordinari vengono messi in circolazione dal D.C.T. per disposizione degli Uffici superiori, salvo quanto previsto dal comma dell'Art. 15.1 del capitolo 3. In caso di necessità possono essere effettuati anche d'iniziativa del D.C.T., limitatamente però al tratto urbano.

**15.3** Quando non vi provveda direttamente l'Ufficio Movimento, la richiesta del materiale, del personale necessario e di quant'altro occorra per l'effettuazione del treno straordinario, deve essere fatta dal D.C.T.

#### **15.4 Annuncio**

La circolazione di un treno straordinario deve essere annunciata dal D.C.T. a tutte le stazioni abilitate ed agli Uffici e reparti interessati, con il dispaccio:

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 48 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**FORMULA n°32**

“*OGGI .....(Domani ) EFFETTUASI TRENO ..... STRAORDINARIO DA .....  
 (Stazione di origine) A ..... (Stazione termine della corsa) PER .....  
 (Qualificazione del treno)*”.

Nel caso di effettuazione di treno straordinario per viaggiatori, l’annuncio deve essere esteso anche alle stazioni e fermate presenziate.

**15.5 Straordinari extraurbani**

Per la messa in circolazione di treni straordinari che interessino sia il tratto urbano che quello extraurbano, dovranno essere presi preventivi accordi tra il D.C.T. ed il D.U., ognuno dei quali dovrà, al momento opportuno, estendere all’altro l’annuncio di effettuazione. L’annuncio alle stazioni e posti intermedi interessati dovrà essere dato dal D.C.T. e dal D.U., ognuno per il tratto di propria competenza.

**15.6 Conferme**

Le stazioni abilitate che ricevono l’annuncio di effettuazione di un treno straordinario devono darne conferma al D.C.T. con il dispaccio:

**FORMULA n°33**

“*INTESO OGGI .....(Domani ) TRENO ..... STRAORDINARIO DA .....  
 (Stazione di origine) A ..... (Stazione termine di corsa)*”.

**15.7** Nel caso previsto al precedente comma 5 il D.C.T. dovrà confermare l’effettuazione dello straordinario extraurbano anche al D.U., al quale confermerà inoltre gli incroci che vengono eventualmente a determinarsi nella stazione di Montebello. L’obbligo dell’avviso ai treni interessati resta al D.U., come previsto dall’art.15 del capitolo 3.

**15.8** Quando una stazione abilitata non abbia confermato, sempre che sussistano le altre condizioni di sicurezza e che il servizio si svolga regolarmente a doppio binario, il treno straordinario può essere regolarmente effettuato ma al medesimo dovrà essere prescritto di entrare con marcia a vista e fermare nella stazione che non ha confermato, per consegnare a quel D.L. copia del dispaccio di effettuazione.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 15.9 Annuncio con fonogramma

L'orario di un treno straordinario può essere diramato dall'Ufficio Movimento a tutti gli impianti di cui al comma 4 del presente articolo, al D.C.T. ed eventualmente al D.U., con fonogramma epistolare o con dispaccio.

Il medesimo ufficio può disporre che il fonogramma o il dispaccio tengano luogo dell'annuncio, stabilendo le modalità per la conferma.

### 15.10 Segnalazione

I treni straordinari non debbono essere segnalati sul tratto urbano, in deroga a quanto previsto dall'art.15 del capitolo 3 .

Tutto il personale deve sempre ritenere che ogni treno in circolazione potrebbe segnalare un successivo treno straordinario.

Per evitare perdite di tempo a Montebello, la segnalazione dei treni straordinari extraurbani può essere fatta e mantenuta nel tratto urbano.

### 15.11 Avvisi ai treni

In ordine ai treni extraurbani, in partenza da P. Flaminio, spetta al D.C.T. provvedere per le eventuali prescrizioni ai treni straordinari.

### 15.12 Giornalieri

I treni straordinari che per disposizione dell'Ufficio Movimento debbono circolare giornalmente per un periodo determinato o fino a contrario avviso, si dicono "GIORNALIERI".

L'annuncio e le conferme di effettuazione dei treni giornalieri vengono dati solo il primo giorno, mentre gli avvisi ai treni medesimi ed a quelli interessati alla loro circolazione vengono dati giornalmente.

### 15.13 Programmi d'intensificazione

In luogo di effettuare singoli treni straordinari o supplementari, nel tratto urbano, si può provvedere a sostituire per un determinato periodo l'orario di servizio con un apposito "PROGRAMMA ORARIO di INTENSIFICAZIONE del SERVIZIO" che contenga tutti i treni ordinari previsti dall'orario di servizio medesimo nonché i treni straordinari necessari alle mutate esigenze (Art. 6.4 del presente capitolo).

I programmi possono prevedere scostamenti in ritardo dei treni ordinari urbani, al fine di migliorare la

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 50 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

frequenza.

Per l'effettuazione dei programmi d'intensificazione valgono le norme del presente articolo, in quanto applicabili, sostituendo le Formule n°32 e n°33 con le seguenti:

**FORMULA n°34**

*“OGGI ..... DALLE ORE ..... (o da treno ) ALLE ORE ..... EFFETTUASI  
PROGRAMMA ORARIO N° ..... ”*

**FORMULA n°35**

*“INTESO OGGI .....PROGRAMMA ORARIO N° ..... (o dal treno ) ALLE  
ORE ..... ”*

**Art. 16 - TRENI SUPPLEMENTARI**

**16.1 Generalità**

Il D.C.T., per far fronte ad insorgenti necessità può effettuare treni supplementari (art. 2.11 del capitolo 1).

**16.2** I treni supplementari prendono il numero o la sigla, del treno ordinario o straordinario di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola “BIS”, “TER”, ecc. Tali treni assumono gli stessi incroci e precedenze del treno normale.

**16.3** Nei dispacci che riguardano la circolazione di un treno che sia seguito da un supplementare, si deve sempre aggiungere al numero o sigla del treno la parola “NORMALE”.

**16.4 Norme di circolazione**

Per la circolazione dei treni supplementari devono essere osservate le norme del precedente Art. 15, sostituendo nei dispacci la parola” STRAORDINARIO” con la parola “SUPPLEMENTARE” ed omettendo, nella conferma del D.C.T. al D.U. di cui al comma 7 del precedente articolo, l'indicazione degli incroci.

**16.5 Mancata conferma**

Nel caso in cui una stazione abilitata non abbia confermato l'effettuazione di un treno supplementare,

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 51 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

la prescrizione di cui al comma 8 del precedente Art. 16 sarà data al treno normale di cui il supplementare è la ripetizione.

## **Art.17 - TRENI STRAORDINARI AD ORARIO LIBERO**

### **17.1 Generalità**

Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile o torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito o con un supplementare, il D.C.T. può stabilire di mettere in circolazione uno "STRAORDINARIO ad ORARIO LIBERO" (S.O.L. - art. 2.11 del capitolo 1).

### **17.2 Numerazione S.O.L.**

In casi particolari l'Ufficio Movimento può disporre che i treni S.O.L. vengano numerati dal D.C.T. in ordine progressivo con numeri pari o dispari a seconda del loro senso di marcia.

### **17.3 Annuncio e conferma**

Nei dispacci di effettuazione deve essere precisata la successione dei treni, nonché la funzione e la destinazione del treno S.O.L. Per l'annuncio e le relative conferme saranno quindi utilizzati i dispacci:

#### FORMULA n°36

*"OGGI ..... FRA TRENO ..... E TRENO ..... EFFETTUASI TRENO S.O.L. PER .....(Funzione) DIRETTO A ..... CON PARTENZA DA .....ORE ....."*

#### FORMULA n°37

*INTESO OGGI ..... FRA TRENO ..... E TRENO ..... EFFETTUAZIONE S.O.L. DIRETTO A ....."*

**17.4** Per quant'altro non previsto dal presente articolo valgono le norme di cui al precedente Art.15, in quanto applicabili, precisando che la competenza del D.C.T. resta comunque circoscritta al tratto urbano.

L'eventuale proseguimento del treno S.O.L. verso il semplice binario è di stretta competenza del D.U. che vi provvederà secondo quanto previsto dall'art. 29 del capitolo3.

### **17.5 Dirigenza locale**

Nel caso in cui alcune stazioni siano presenziate da D.L. ed attivo il relativo banco locale, le stesse devono essere considerate come di origine e termine di corsa ed in esse i treni S.O.L. devono sempre arrestarsi.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 52 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Quando è in atto il regime del giunto telefonico, in luogo dei dispacci di annuncio e conferma (Formule n°36 e n°37), dovranno essere utilizzati i dispacci di cui alla formula prevista all'art. 8 capitolo 3, opportunamente completati con la destinazione e funzione del treno S.O.L.

## **Art.18 - SOPPRESSIONE DEI TRENI - FUSIONE**

**18.1** In caso di mancanza di materiale o di personale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anormalità., il D.C.T. può sopprimere i treni senza servizio viaggiatori. Questi ultimi possono essere soppressi solo per cause di forza maggiore, per la fusione con altro treno, oppure per disposizione dell'Ufficio Movimento.

### **18.2 Annuncio e conferma**

La soppressione di un treno dovrà essere notificata agli impianti ed ai treni interessati secondo le norme prescritte per l'effettuazione di un treno straordinario ad orario prestabilito. Per l'annuncio verranno utilizzati i dispacci:

#### FORMULA n°38

“*OGGI* ..... (*Domani* ) *TRENO* ..... *SOPPRESSO DA* ..... *A* .....”

Le conferme verranno date con la:

#### FORMULA n°39

“*INTESO OGGI* ..... (*Domani* )*SOPPRESSIONE TRENO* ..... *DA* ..... *A* .....”

### **18.3 Mancata conferma**

Nel caso una stazione abilitata non abbia confermato al primo treno seguente quello soppresso, dovrà essere prescritto di entrare con marcia a vista e fermare nella stazione medesima, per consegnare a quel D.L. copia del dispaccio di soppressione.

### **18.4 Fusione**

Quando sia opportuno, il D.C.T. può fondere due treni, sopprimendo uno di essi con le norme di cui ai comma precedenti e facendone proseguire il materiale ed i relativi documenti nonché, eventualmente, il personale, con altro treno. A quest'ultimo dovrà essere prescritto:

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 53 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

“Treno ..... soppresso da ..... a ..... disimpegnate in sua vece servizio .....  
fermate a .....

in tal caso i dispacci Formule n°38 e n°39 dovranno essere integrate con le parole:

“Materiale (Personale, Documenti .....) viaggia stesso tratto con treno .....

## **Art.19 - TRENI MATERIALI - CARRELLI**

### **19.1 Generalità**

I treni materiali (M.L. - Art. 2, comma 12 del capitolo 1) sono treni straordinari effettuati per le esigenze dei Settori Manutenzione per carico e scarico di materiale in linea e nelle stazioni.

L'effettuazione e la circolazione dei treni ML., salvo quanto stabilito dai commi successivi per i tratti di lavoro, sono soggette alle norme che regolano gli altri treni straordinari (Artt. 15 e 17 del presente capitolo).

### **19.2 Tratti di invio e di lavoro**

L'orario del treno ML deve distinguere il “TRATTO di INVIO” , nel quale valgono le norme comuni ed il “TRATTO di LAVORO” dove devono essere svolte le operazioni di carico e scarico.

Il tratto d'invio è il percorso di un treno M.L. dalla sua stazione di origine a quella che precede la prima località nella quale si effettua il carico e scarico del materiale.

Il tratto di lavoro è il percorso di un treno M.L. da dove termina il tratto d'invio alla località ove terminano le operazioni di carico e scarico.

L'orario può prevedere diverse corse sul tratto di lavoro, da considerarsi come altrettanti treni distinti. Su tali tratti il treno M.L. può anche non raggiungere la stazione successiva e può anche percorrere il binario illegale.

### **19.3 Presenziamento stazioni**

Le stazioni limite del tratto di lavoro devono essere presenziate e la circolazione del treno M.L. è regolata da D.C.T. adottando il regime del giunto telefonico.

### **19.4 Circolazione sul tratto di lavoro**

L'orario deve prevedere il tempestivo ricovero del treno M.L. in una stazione, in modo da evitare ritardi agli altri treni. Se il ricovero avviene in un senso illegale, il D.C.T. deve precisare con apposita prescrizione al treno M.L. le modalità che questo deve osservare per l'ingresso in stazione. Tale prescrizione non è necessaria se le modalità suddette sono previste dall'orario.

**19.5** Sul tratto di lavoro, quando è efficiente il blocco automatico, il treno M.L. può essere licenziato a distanza di blocco.

In questo caso, in luogo dei dispacci di richiesta e concessione di via libera di cui all'Art. 5, deve

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 54 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

essere utilizzato il dispaccio:

FORMULA n° 6

“TRENO ..... PRONTO ORARIO ..... NULLAOSTA PARTENZA TRENO.....”

**19.6** Durante la circolazione di un treno M.L. le stazioni che delimitano la tratta di lavoro devono tenere esposto un segnale di arresto a mano oltre lo scambio estremo dal lato del tratto di lavoro stesso. Detto segnale deve essere tolto per l’ingresso del treno M.L., se questo si ricovera alla stazione successiva, dopo avuta conoscenza dell’avvenuto ricovero.

**19.7** L’agente del settore manutenzione di scorta al treno M.L. è tenuto a far sospendere il lavoro in tempo utile per garantire il ricovero non più tardi dell’ora stabilita dall’orario.

Quando un treno M.L., eccezionalmente, debba impegnare il binario oltre il termine stabilito, l’agente suddetto deve immediatamente provvedere alla protezione del treno ed avvisare il D.C.T., attenendosi alle disposizioni di quest’ultimo.

**19.8** Il treno M.L., che si ricovera in una stazione dopo una corsa sul tratto di lavoro deve sempre entrare nella stazione stessa con marcia a vista.

**19.9** E’ ammesso che il treno M.L. anticipi il suo ricovero rispetto all’orario, purché trovi il segnale di protezione relativo al proprio binario e senso di marcia disposto a via libera, oppure ne abbia avuta l’autorizzazione con ordine scritto.

**19.10** A ricovero avvenuto, la stazione che vi provvede deve sempre trasmettere al D.C.T. il dispaccio del giunto:

FORMULA n°42

‘TRENO GTUNTO E RICOVERATO ‘.

La normale circolazione può essere ripristinata solo dopo tale dispaccio.

**19.11** In sostituzione del capo treno, i treni M.L. possono essere scortati da personale dei settori Manutenzione, appositamente abilitato.

E’ inoltre consentito che il personale di trazione sia sostituito con agenti abilitati di altri settori.

L’agente di guida deve, comunque, essere sempre affiancato da altro agente idoneo ad arrestare il convoglio in caso di improvviso malore.

**19.12** Il dimezzamento dei treni M.L. per facilitare il carico e lo scarico sui tratti di lavoro è di regola vietato, a meno di esplicita autorizzazione dell’Ufficio Movimento, in tal caso nel suo orario devono

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

essere inserite le istruzioni necessarie.

## **Art. 20- CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO**

**20.1** La circolazione a binario unico (sull'unico binario rimasto in esercizio di una linea a doppio) viene disposta con programma od attivata dal D.C.T. per necessità tecniche o per fatto accidentale (Cap. 5 Art. 1).

**20.2** Le stazioni disabilite che limitano il tratto ridotto a binario unico devono essere presenziate da D.L.

**20.3** Quando fra le stazioni situate sul tratto ridotto a binario unico siano interrotte le telecomunicazioni, deve essere istituito il servizio con pilotaggio di cui all' Art. 24.

### **20.4 Annuncio**

Il D.C.T. deve avvisare le stazioni con i dispacci Formule n°71 o n°81 opportunamente adattate<sup>5</sup>, aggiungendo ad entrambe la frase:

“TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (o pari)”.

La stessa frase va aggiunta alla formula del dispaccio di conferma.

Gli avvisi di cui al presente comma devono essere in ogni caso estesi al D.U. ed al Funzionario responsabile del settore Movimento.

**20.5** Il D.C.T. che inoltra i treni nel senso illegale deve avvisare del servizio a binario unico, con apposito dispaccio, tutti i posti intermedi presenziati fino alla stazione successiva.

Quando non sia possibile avvisare un posto intermedio presenziato, al primo treno percorrente il binario nel senso illegale deve essere prescritto di arrestarsi al posto stesso per la consegna del dispaccio di avviso.

### **20.6 Norme per l'inoltro dei treni**

La circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata da stazione a stazione col regime del giunto telefonico.

Per il primo treno percorrente il binario nel senso illegale, nel dispaccio di richiesta e concessione di via libera deve essere precisato:

“SUL BINARIO ILLEGALE DEI DISPARI (o dei Pari)”.

E' comunque consentito che i treni percorrenti nel senso LEGALE il binario rimasto in esercizio vengano distanziati col blocco automatico. In tal caso, per i dispacci di richiesta e concessione della

<sup>5</sup> “PER.....BINARIO PARI (o dispari) INTERROTTO FRA.....E.....”

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

via libera dovranno essere utilizzate le Formule n°40 e n°41 opportunamente adattate.

**20.7** I segnali fissi della linea e di protezione delle stazioni non hanno significato per i treni percorrenti il binario nel senso illegale.

**20.8** Ai treni circolanti sul tratto a binario unico devono essere date le seguenti prescrizioni:

a) Ai treni circolanti nel senso illegale:

FORMULA N° 43

*“PER INTERRUZIONE BINARIO (pari/dispari) VIAGGIATE DA*

*A (stazioni comprese nel tratto a binario unico), SUI. BINARIO ILLEGALE DEI (dispari/pari)”.*

FORMULA N° 44

*FERMATE PRIMA D’IMPEGNARE IL DEVIATOIO D’INGRESSO DI (stazione limite del tratto a binario unico) DA DOVE AVANZERETE RISPETTANDO (segnale a mano di stazione, segnale basso, ecc.)”*

Al solo primo treno:

FORMULA N° 45

*“SEGNALE ROSSO SUL DAVANTI DEL VEICOLO DI TESTA”*

*oppure: “FANALI ANTERIORI A LUCE ROSSA”*

FORMULA N° 46

*“MARCIA A VISTA E FISCHI RIPETUTI NELL’IMPEGNARE E PERCORRERE I TRATTI DI LAVORO SEGNALATI DALLA TABELLA (S)”.*

b) Ai treni circolanti nel senso legale:

FORMULA N° 47

*“DA ..... A ..... SERVIZIO EFFETTUATO NEI DUE SENSI SU BINARIO UNICO PERCORRENDO BINARIO DEI PARI (o dispari)”.*

FORMULA N. 48

*“MARCIA A VISTA IN ARRIVO A (stazioni comprese nel tratto a binario unico).*

*A (stazione che immette nel tratto a binario unico) L’ORDINE DI PARTENZA SARA’ DATO DAL D.L.”*

Le anzidette prescrizioni devono essere date d’iniziativa del D.C.T. ed a cura delle stazioni estreme del tratto esercitato a binario unico. Le stazioni eventualmente comprese nel tratto interrotto dovranno tempestivamente fornire gli ulteriori elementi con apposito dispaccio al D.C.T.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 57 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Il D.C.T. potrà incaricare delle prescrizioni stesse anche le stazioni precedenti a quelli estreme che dovranno darne conferma.

In mancanza di tale conferma, le stazioni estreme devono ricevere il treno che deve essere istradato sul binario illegale, previa fermata al segnale di protezione.

**20.9** Quando siano realizzate tutte le occorrenti condizioni di sicurezza, il personale delle singole stazioni interessate del tratto interrotto deve intervenire tempestivamente per evitare possibilmente ai treni in arrivo dal binario illegale la fermata prima dello scambio d'ingresso della propria stazione.

**20.10** Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere affinché, a quelli che devono incontrare scambi di punta, in stazioni disabilite non presenziate, provvisti o meno di fermascambi di sicurezza, sia prescritta fermata prima di impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo aver accertata la loro regolare disposizione.

Tale precauzione non si applica quando i deviatori incontrati di punta dai treni sono muniti di dispositivo di immobilizzazione.

**20.11** Qualora esistano rallentamenti sul binario rimasto in esercizio, spetta al D.C.T. che inoltra i treni nel senso illegale, di provvedere per le relative prescrizioni ai treni; a tal fine la stazione che inoltra i treni in senso legale dovrà fornire le eventuali informazioni necessarie.

**20.12** Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme stabilite dal Cap. 5 Art. 1.

**20.13** Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari deve essere mantenuto il regime del giunto telefonico per il primo treno in entrambi i sensi.

Nei dispacci relativi al primo treno istradato sul binario precedentemente interrotto deve essere precisato il binario stesso: "SUL BINARIO LEGALE DEI DISPARI (o dei pari)."

**20.14** Le stazioni del tratto interrotto, comprese quelle che lo limitano, se sono munite di A.C.E.I. dovranno essere governate in regime di "COMANDO SINGOLO" da parte del D.C.T..

#### **Art. 21 - PERSONALE DI LINEA**

Indipendentemente da quanto prescritto da specifiche istruzioni o disposizioni di servizio, tutto il

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 58 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

personale che lavora in linea, compreso quello di vigilanza, dovrà tenere sempre presente che i treni possono viaggiare sia sul binario legale che quello illegale, e debbono regolarsi, inoltre, come se l'ultimo treno transitato fosse seguito da uno straordinario o supplementare.

## **Art. 22 - GUASTO DEL BLOCCO AUTOMATICO**

### **22.1 Generalità**

1 Il normale regime di distanziamento dei treni è quello del BLOCCO AUTOMATICO come previsto dal comma 1 del precedente Art. 5.

Quando il Blocco Automatico non funziona, il D.C.T. prima di passare al regime del GIUNTO TELEFONICO previsto dal suddetto precedente articolo, dovrà verificare se sia possibile ovviare all'inconveniente utilizzando sia le informazioni che gli vengono fornite dal quadro luminoso che gli avvisi che gli possono essere dati dal personale di condotta.

A tal fine il D.C.T. dovrà agire come indicato nei successivi commi.

**22.2** Quando lasciare in servizio il Blocco Automatico guasto non comporti grave turbamento alla circolazione dei treni, il D.C.T. può decidere di mantenere in servizio il segnale od i segnali guasti. In tal caso dovranno essere rispettate le norme regolamentari previste per il superamento dei segnali a via impedita.

### **22.3 Fuori servizio del B.A.**

Quando, per l'estensione del tratto di linea interrotto, per la frequenza dei treni in circolazione o per altre simili considerazioni, il D.C.T. ritenga che il mantenere in servizio il blocco comporti eccessivo turbamento alla circolazione, il blocco medesimo dovrà essere messo fuori servizio ed i treni dovranno essere licenziati, nella tratta interessata, applicando la normativa seguente:

a) Ai treni dovrà essere ordinato di fermarsi nelle stazioni o fermate precedenti e seguenti il tratto di blocco guasto da dove il personale di condotta dovrà rispettivamente chiedere il nulla osta al proseguimento della corsa e dare avviso che il treno è giunto completo.

L'agente treno, giunto nella stazione fissata dal D.C.T. (1) dovrà chiedere il nulla osta a proseguire la corsa con il dispaccio:

#### FORMULA n°49

“TRENO FERMO A ..... CHIEDE NULLA OSTA AL PROSEGUIMENTO DELLA CORSA”.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 59 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Il medesimo agente treno, dopo essere stato autorizzato a proseguire la corsa, giunto completo nella stazione o fermata successiva al tratto con il blocco guasto, dovrà trasmettere al D.C.T. il dispaccio:

FORMULA n°50

“*TRENO GIUNTO A.....*”

b) Il D.C.T., ricevuto dall'agente treno il dispaccio Formula n°46 ed accertatosi attraverso il quadro luminoso che il convoglio sia ripartito regolarmente e sia protetto da almeno un segnale di 1° Categoria efficiente con la relativa tratta di ricoprimento, trasmetterà al treno successivo il nulla osta al proseguimento, con il dispaccio:

FORMULA n°51

“*AUTORIZZO TRENO A PROSEGUIRE LA CORSA DA .....A .....CON BLOCCO GUASTO.*”

**22.4** I dispacci di cui al comma 3 devono essere sempre trasmessi con l'impianto di registrazione inserito e funzionante. In caso contrario o comunque quando non si possa attuare la normativa dei precedenti commi, si dovrà adottare il distanziamento dei treni con il regime del giunto telefonico (Art. 5 del capitolo 3).

**22.5 Avvisi ai treni, ai DL ed al D.U.**

Quando viene messo fuori servizio il blocco automatico i treni interessati dovranno essere avvisati con la prescrizione:

FORMULA n°52

“*BLOCCO AUTOMATICO FUORI SERVIZIO DA ..... A ..... SUL TRATTO STESSO NON RISPETTATE SEGNALI DI BLOCCO*”

aggiungendo eventualmente:

‘*AD ECCEZIONE DI QUELLO/QUELLI N° DI (protezione/partenza) DI .....*’

Analogo avviso deve essere dato ai D.L. delle eventuali stazioni abilitate e, se interessato, al D.U. per eventuali prescrizioni ai treni.

**22.6 Train-Stop**

Nel tratto con blocco guasto dovrà essere possibilmente disattivato il dispositivo di bordo del Train-Stop, ma i treni dovranno in tal caso viaggiare con il doppio agente, come previsto dal comma 1 del

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

precedente Art. 9.

(1) = “A.....CHIEDETE NULLA OSTA VOSTRO PROSEGUIMENTO”.

### **Art. 23 – TELECOMUNICAZIONI**

La ferrovia in oggetto è dotata di sistema telefonico integrativo di tipo mobile su rete pubblica (gestore TIM) costituito da dotazioni di apparecchi telefonici mobili (“cellulari”) utilizzati su tutti i treni in circolazione nonché ed in particolare nella stazione di residenza della DCT tratta urbana di Acqua Acetosa e nelle stazioni Comando di Montebello e Civita Castellana di residenza delle D.U..

Tutte le comunicazioni che verranno effettuate con le suddette località di DCT e DU saranno automaticamente registrate.

In tal senso, anche se l’impianto è integrativo del sistema fisso le registrazioni, comunque, costituiscono riferimento probativo in caso di anormalità del servizio.

Di seguito si riporta una descrizione generale degli impianti di registrazione e le modalità di funzionamento degli stessi.

#### **Descrizione generale dell’impianto di registrazione**

L’impianto è costituito da:

- una consolle, dove sono alloggiati due cellulari con spie luminose,
- un armadio contenente l’apparecchiatura di registrazione delle conversazioni memorizzate su DVD,
- un indicatore di allarme ( Remote Alarm ) ottico/acustico, situato vicino la consolle.

L’attivazione della registrazione è automatica, 24 su 24, e pertanto non richiede particolari procedure per gli utenti.

L’apparecchio di registrazione è custodito in apposito armadio chiuso la cui chiave deve essere custodita dal D.U. in busta sigillata controfirmata dall’incaricato del reparto TLC.

L’accesso all’armadio è consentito esclusivamente al reparto TLC incaricato di sostituire i DVD registrati in caso di esaurimento e/o di effettuare la manutenzione delle apparecchiature.

#### **Modalità di inizio conversazione per chiamate verso la D.C.T. o le D.U.**

Si dispone che al “pronto” del ricevente tutte le comunicazioni dei macchinisti o di altri agenti che contattano il D.C.T. o il D.U. devono iniziare annunciando il numero del treno:

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 61 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

“treno n°----- a D.U. interessato”,

oppure il nome del reparto:

“reparto----- a D.U. interessato”

seguiti dal nominativo dell’agente chiamante.

Il DCT o il DU risponderanno con il proprio nominativo e si potrà procedere alla conversazione.

### **Modalità di inizio conversazione per chiamate dalle D.C.T. o D.U.**

Si dispone che tutte le comunicazioni dei D.C.T. o D.U. che contattano un treno o un reparto devono iniziare con il proprio nominativo:

“nominativo D.U/D.C.T.. ----- a treno n°-----”,

oppure:

“nominativo D.U/D.C.T.. ----- a reparto-----”,

Il treno o il reparto risponderanno rispettivamente

“treno n°----- nominativo agente”,

oppure il nome del reparto:

“reparto----- nominativo agente”

e si potrà procedere alla conversazione.

### **Casi di emergenza**

Qualora si abbia necessità di tempestività della comunicazione le generalità possono essere comunicate anche in seguito.

### **Sostituzione del DVD**

Il DVD utilizzato, che ha una capacità di memorizzazione di 1200 ore di conversazioni, quando si approssima a esaurire lo spazio disponibile in memoria invia, sul “Remote Alarm”, un avviso acustico e contemporaneamente le spie Hardware Generale e DVD del Recorder1 si accendono.

Il D.U., quando riscontra tale situazione, deve segnalare tale evento alla DCM ( n° telefonici rete interna 7931 che provvederà, tempestivamente a chiedere l’intervento al reparto TLC di Garbatella.

Prima della sostituzione il D.U. dovrà incidere la frase:

“sostituzione DVD n°-----e nominativo D.U.-----“

Effettuata la sostituzione dal tecnico TLC il D.U. dovrà incidere la frase :

”il nuovo numero del nuovo DVD----- e il proprio nominativo-----“.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 62 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Il Tecnico del reparto dovrà scrivere sul DVD la data di rimozione, la propria matricola e quella del D.U., dovrà poi apporre la propria firma e riconsegnarlo al D.U. che provvederà a recapitarlo all'ufficio Movimento.

Sul l'apposito registro in uso il D.U. annoterà la data, l'ora e il numero del DVD estratto e gli stessi dati per quello nuovo inserito controfirmato sia dal D.U. sia dall'agente che effettua sostituzione.

In caso di gravi anomalie o di particolari motivi inerenti la regolarità o la sicurezza dell'esercizio, il Dirigente del Servizio Roma Viterbo è incaricato dal Direttore di Esercizio di richiedere l'immediata estrazione del nastro, ancor prima del suo esaurimento e può delegare a ciò i propri subordinati..

### **Custodia dei DVD**

I DVD registrati vanno conservati per un mese dall'Ufficio Movimento.

Dopo tale termine vengono archiviati dal servizio Roma Viterbo e conservati per 10 anni.

I DVD contenenti conversazioni relative ad anomalie della circolazione treni (incidenti, gravi disservizi, infortuni..ecc.) saranno conservati per mesi sei o più se necessario, a disposizione di eventuali Commissioni d'Inchiesta o dell'Autorità Giudiziaria.

All'occorrenza i periodi di conservazione suddetti possono essere prolungati con disposizioni specifiche.

### **Ascolto delle registrazioni**

Data la particolare importanza delle registrazioni, potranno accedere all'ascolto ed alla trascrizione dei DVD esclusivamente il Direttore di Esercizio e le persone dallo stesso autorizzate permanentemente con apposita autorizzazione scritta, o temporaneamente con disposizione verbale..

## **Art. 24 - GUASTO TELECOMUNICAZIONI - PILOTAGGIO**

### **24.1 Guasto telecomunicazioni**

In caso di guasto delle telecomunicazioni il D.C.T. ed i DL. delle stazioni abilitate dovranno avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la regolarità della circolazione dei treni.

**24.2** In caso di inefficienza del blocco automatico e di guasto di tutte le telecomunicazioni, che non permetta l'adozione della normativa prevista dal precedente Art.23, in normale regime di circolazione su doppio binario, un treno può essere licenziato a seguito di un altro, solo dopo che sia trascorso un intervallo di 10 minuti dall'ora presumibile di arrivo di quest'ultimo nella successiva stazione,

Data aggiornamento pagina:	Pag. 63 di 198
----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

escludendo la possibilità di recupero e tenendo conto degli eventuali perditempo di cui il D.C.T. sia a conoscenza.

Al treno così licenziato deve essere prescritta marcia a vista su tutto il percorso ed in arrivo nella successiva stazione:

**FORMULA n°53**

*“PER MANCANZA VIA LIBERA MARCIA A VISTA DA .....A ..... ED IN ARRIVO IN QUEST’ULTIMA STAZIONE.”*

**24.3 Pilotaggio**

Quando il servizio viene svolto a binario unico (Art. 21), nel caso di inefficienza di tutte le telecomunicazioni, deve essere adottato il “SERVIZIO con il PILOTAGGIO” che consiste in un particolare regime di circolazione con il quale i treni marciano tra due determinate stazioni accompagnati o autorizzati da un agente (pilota), munito di apposito documento.

Le stazioni che delimitano il tratto di linea in cui si attua il servizio con pilotaggio devono essere presenziate da D.L.

Il pilota deve essere unico fra due stazioni contigue.

**24.4** Dopo che sia stato istituito il pilotaggio nessun treno può circolare senza essere scortato dal pilota, che deve prendere posto nella cabina di guida e può fungere anche da secondo agente, se idoneo alle mansioni di assistente, di cui al comma 1 dell’Art. 9.

Nel caso in cui si debbano inviare due o più treni susseguenti nello stesso senso, il pilota deve scortare l’ultimo di essi e consegnare agli altri treni l’autorizzazione scritta a viaggiare senza la sua presenza. Tali treni, se si seguono nel senso legale, possono essere distanziati con il blocco automatico; se invece si seguono nel senso illegale, potranno essere licenziati con le norme del precedente comma 2.

**24.5** La stazione designata dal D.C.T. ad inviare i treni nel senso legale, designa a sua volta il pilota e lo munisce di apposita credenziale:

**FORMULA N° 54**

*‘IL DIRIGENTE DELLA STAZIONE ..... HA DESIGNATO COME PILOTA FRA LA STAZIONE DI..... E LA STAZIONE DI .....IL (qualifica, cognome e nome dell’agente prescelto)’*

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 64 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

ed avvisa la stazione attigua a mezzo del pilota stesso o con altro eventuale sistema più sollecito con il dispaccio:

**FORMULA n°55**

*‘FRA ..... E ..... ISTITUITO SERVIZIO DI PILOTAGGIO SUL BINARIO UNICO DEI DISPARI (o pari) CON PILOTA DELLA STAZIONE DI (aggiungendo quando il pilota raggiunge la stazione attigua con mezzi propri: “TRENO ULTIMO PARTITO”).*

**24.6 Avvisi ai treni**

Quando sia possibile comunicare con il D.C.T., spetta a questi autorizzare il servizio con pilotaggio.

La stazione che designa il pilota, quando il pilotaggio debba iniziare con un treno in partenza dalla stazione attigua, le invia con il mezzo più sollecito il pilota stesso munito di credenziale.

Tutti i treni interessati devono essere avvisati della istituzione del pilotaggio con la prescrizione:

**FORMULA n°56**

*‘FRA..... E .....ISTITUITO SERVIZIO DI PILOTAGGIO CON PILOTA (cognome, nome e qualifica) DELLA MIA STAZIONE (o della stazione di ..... ”.*

**24.7** Salve le specifiche diverse disposizioni del presente articolo, per la circolazione dei treni devono essere osservate le norme dell’ Art. 22, in quanto applicabili in relazione all’interruzione delle telecomunicazioni.

Per entrambe le stazioni del tratto esercitato a binario unico devono praticarsi ai treni interessati le prescrizioni di cui in appresso:

- a tutti i treni, fermata nelle stazioni stesse;
- ai treni circolanti nel senso legale, marcia a vista nell’avvicinarsi al segnale di protezione ed in arrivo;
- ai treni circolanti nel senso illegale, marcia a vista in arrivo o fermata prima d’impegnare lo scambio d’ingresso.

**24.8** Quando alla ripresa del servizio a doppio binario manchi ancora il funzionamento delle telecomunicazioni, la stazione che licenziava i treni sul binario illegale potrà inviare il primo treno sul binario legale riattivato, con l’osservanza delle disposizioni del comma 2, inviando con tale treno il pilota.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

La stazione che licenziava i treni sul binario nel senso legale, invece, potrà inviare treni verso la stazione attigua solo quando sia ritornato il pilota.

Il dispaccio di riattivazione dovrà essere inviato al D.L. della stazione limite del tratto soggetto a pilotaggio con il mezzo più sollecito ed eventualmente utilizzando lo stesso pilota.

## **Art.25 - RITARDI ED ANORMALITÀ' NELLA CORSA DEI TRENI**

### **25.1 Ritardi**

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

In caso di ritardi, la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella delle percorrenze d'orario, senza superare i limiti stabiliti dalle disposizioni di servizio vigenti, oppure imposte dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

**25.2** I D.C.T. ed i D.L. delle stazioni abilitate devono evitare, per quanto possibile, che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente, in caso di anormalità, affinché siano trattenuti nelle stazioni precedenti.

**25.3** Il macchinista che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario deve avvisare il D.C.T. o, il quale adotterà i provvedimenti più opportuni.

### **25.4 Protezione treni fermi in linea**

Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, questo deve effettuarsi possibilmente in prossimità di un posto intermedio o di un posto telefonico.

Un treno che per un motivo qualsiasi si fermi in linea, deve essere protetto con segnale di arresto alla distanza di 200 metri. (Cap. 4 - Art. 21).

Quando è regolarmente funzionante il blocco automatico può essere omessa la protezione di cui sopra, previo accertamento della regolarità dei segnali di coda.

**25.5** Quando il personale di condotta o quello di scorta noti qualche anormalità od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salve disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 66 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il personale del treno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto il D.C.T..

### 25.6 Retrocessione

Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione del D.C.T., purché il veicolo di coda venga presenziato o preceduto da un agente, rispettando le norme di frenatura e i limiti di velocità previsti dalle disposizioni in vigore.

Il D.C.T., prima di autorizzare la retrocessione, deve darne avviso al personale interessato e quindi disporre che il treno in retrocessione viaggi con marcia a vista per tutta la tratta.

**25.7** sono sempre ammessi limitati movimenti di retrocessione 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 300 metri, si arresti comunque ad almeno 200 metri dal primo segnale di blocco automatico e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.

**25.8** In casi d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui al precedente comma 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 automatico la protezione di cui sopra sarà portata, quanto prima possibile, al limite di 400 metri ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco.

**25.9** E' vietato far discendere per forza di gravità una colonna di veicoli od un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.

### 25.10 Dimezzamento

Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente forza di trazione, il personale di condotta deve avvisare al più presto il D.C.T., il quale può disporre il dimezzamento ed il ricovero del treno nella successiva stazione, in più riprese. In tal caso il personale di condotta, assicurata la immobilizzazione e protezione della parte da lasciare in linea, deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia, lasciando all'agente che resta a guardia dell'altra parte del treno l'ordine scritto di

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 67 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salva disposizione in contrario del D.C.T..

Nel caso in cui non vi siano agenti che possono restare a guardia della seconda parte, dovrà restare sul posto il medesimo personale di condotta, ordinando al macchinista che non sia "Agente Unico" di ricoverare la prima parte nella successiva stazione.

**25.11** Quando le stazioni siano abilitate, l'ordine di dimezzamento può essere dato da quei D.L., previa disposizione del D.C.T.

#### **25.12 Spezzamento**

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

**25.13** Il personale di linea che si avvede dello spezzamento di un treno deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purché sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia veduto dal personale di macchina e di scorta della prima parte.

**25.14** 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 con segnale di arresto a 300 metri.

**25.15** Quando possono essere presi accordi tra il personale delle due parti del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettono, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele, possibilmente previ accordi con il D.C.T.

Non potendo effettuarsi il ricongiungimento, si adottano le disposizioni previste per il dimezzamento, procurando, in quanto possibile, di far proseguire con la prima parte il veicolo con gli apparecchi di aggancio imperfetti.

**25.16** Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso, previi accordi, se possibili, con la dirigenza movimento.

Il movimento sarà effettuato, preferibilmente, spingendo il materiale nel senso della salita.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 68 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**25.17** Il DC.T., venuto a conoscenza del dimezzamento o spezzamento di un treno, dovrà subito disporre a via impedita il segnale di partenza della località che precede il tratto interessato, adottando tutti i provvedimenti atti ad evitare che altro treno si inoltri nel tratto ingombro.

Se le stazioni sono abilitate, il D.C.T. medesimo avviserà dell'accaduto quei D.L. dando loro le opportune istruzioni.

Nel caso in cui le stazioni limitrofe al tratto in cui si è verificato il dimezzamento o spezzamento siano abilitate e venissero per prime a conoscenza dell'accaduto, dovranno adottare esse stesse i provvedimenti di cui sopra, rendendo edotto il D.C.T.

**25.18** L'improvvisa mancanza od il malore del macchinista, che non possa essere sostituito, deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva, per cui occorre soccorso.

Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione, da altro agente idoneo.

## **Art. 26 - LOCOMOTORI DI RISERVA - ACCOPPIAMENTO E SOCCORSO**

### **26.1 Locomotori di riserva**

In determinati impianti stabiliti dalla Direzione, vengono tenuti a disposizione uno o più locomotori di riserva, da utilizzare per l'eventuale soccorso ai treni.

Il locomotore di riserva deve essere messo a disposizione entro il più breve tempo possibile dalla richiesta.

### **26.2 Accoppiamento**

2 Quando un treno si ferma in linea per guasto di natura tale da non rendere possibile il proseguimento della marcia, è consentito utilizzare per il soccorso il treno che lo segue, accoppiando entrambi i convogli con i normali organi di attacco.

L'accoppiamento, possibile solo fra convogli attrezzati con organi di attacco uguali o comunque fra loro compatibili, dovrà avvenire rispettando le norme dei successivi commi e le altre emanate in proposito dalla Direzione.

**26.3** La necessità dell'accoppiamento dovrà essere comunicata al più presto al D.C.T. al quale spetta impartire le opportune disposizioni sia al treno guasto che a quello soccorritore ed avvisare dell'accaduto le stazioni abilitate e le fermate presenziate interessate.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 69 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**26.4** L'accoppiamento di due treni è consentito anche in deroga ai normali limiti della prestazione e/o composizione.

**26.5** Dopo l'accoppiamento e prima di riprendere la marcia il personale dei due treni dovrà prendere visione delle prescrizioni di ciascuno di essi, attenendosi alle medesime. Le funzioni di agente treno del convoglio accoppiato saranno svolte da quello del treno guasto.

**26.6** la velocità massima dei treni accoppiati è stabilita in 50 km/h quando sia possibile azionare dal veicolo di testa la frenatura rapida dei convogli accoppiati; in caso contrario non dovrà essere superata la velocità di 25 km/h.

**26.7** Si dovrà evitare l'accoppiamento elettrico dei due treni quando si presuma che in tal modo il guasto del primo treno potrebbe propagarsi anche a quello di soccorso.

**26.8** Nel caso sia in atto la dirigenza locale, le incombenze di cui al comma 3 dovranno essere svolte dal D.L. della più vicina stazione abilitata, alla quale il personale di condotta dovrà rivolgersi.

**26.9** L'accoppiamento di due treni può essere attuato d'iniziativa del personale di condotta del convoglio guasto, quando non sia possibile comunicare con la dirigenza movimento (D.C.T.), nel qual caso la stessa sarà avvisata appena possibile.

**26.10** La dirigenza movimento, quando sia possibile e conveniente, può disporre che i treni accoppiati viaggino fusi fino alla stazione capolinea, secondo le norme dell'Art. 18.4 del presente capitolo, In caso contrario potrà sopprimere uno od entrambi i treni accoppiati.

#### **26.11 Soccorso**

Quando un treno fermatosi in linea ha bisogno di un locomotore od altri mezzi di soccorso e non sia possibile l'accoppiamento con il treno successivo, l'agente treno deve provvedere perché la richiesta sia inoltrata al più presto al D.C.T., con il dispaccio:

#### FORMULA N° 57

*“TRENO..... FERMO FRA ..... E PROSSIMITA' KM..... (od altro punto particolare di*

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 70 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

riferimento) *PER..... (precisare il motivo dell'arresto: guasto locomotore, sviamento, investimento, ecc.) OCCORRE SOCCORSO DI .....(locomotore, carro attrezzi, lavoratori, ecc.)"*.

Lo stesso agente treno curerà che sia esposto, a 50 metri dal lato della testa del treno, un segnale di arresto che serva da orientamento per il soccorso.

Nel caso in cui il treno sia affidato all'AGENTE UNICO, il suddetto segnale può essere ubicato in prossimità della testa del treno od esposto dalla cabina di guida.

**26.12** Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessare il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del (D.C.T.) 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 un segnale d'arresto a mano fino al limite di 400 metri.

**26.13** Il DC.T. deve informare della richiesta di soccorso le eventuali stazioni abilitate limitrofe al tratto occupato dal treno guasto, con il dispaccio di cui alla Formula n°57, opportunamente adattata

Nel caso in cui la richiesta fosse stata ricevuta da una delle eventuali stazioni abilitate limitrofe al treno guasto, l'avviso di cui sopra sarà dato da quel D.L. al D.C.T. e dallo stesso all'altra stazione attigua interessata.

**26.14** Appena ricevuta la richiesta dovrà essere provveduto ad inviare il soccorso, per il quale può essere utilizzato anche il locomotore di altro treno, se ritenuto opportuno.

L'invio del locomotore in linea sul binario occupato deve farsi solo previa autorizzazione del D.C.T. o, nel caso vi sia in atto la dirigenza locale, dal D.L. che ha ricevuto la richiesta su ordine del D.C.T..

**26.15** Il locomotore di soccorso non può essere affidato all'AGENTE UNICO.

Al personale di condotta e di scorta devono essere impartite le necessarie istruzioni. Il locomotore di soccorso deve procedere con marcia a vista, arrestandosi appena sia visibile il segnale di cui al comma 11 ed accostarsi quindi con precauzione al treno guasto.

Per l'aggancio ed il proseguimento del treno, devono essere osservate, in quanto applicabili, le norme stabilite per l'accoppiamento.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 71 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **Art. 27 - GUASTI AI TRENI BIDIREZIONALI**

In caso di guasto ai treni bidirezionali che obbliga il macchinista a comandare la marcia dalla coda del treno oppure da una elettromotrice (o locomotore) intercalata nella composizione, devono essere osservate le seguenti riduzioni di velocità:

- con un macchinista in testa avente la possibilità di azionare in caso di emergenza la frenatura rapida del convoglio: nessuna riduzione;
- con in testa un agente abilitato, avente la possibilità di azionare in caso di emergenza la frenatura rapida del convoglio: 50 km/h.;
- senza alcun agente in testa con la possibilità di azionare la frenatura rapida: 25 km/h.

### **Art. 28 - ABILITAZIONE E DISABILITAZIONE DELLE STAZIONI E FERMATE**

#### **28.1 Generalità**

Di norma, quando vi è in atto il regime della D.C.O., le stazioni sono disabilite ed i loro enti sono manovrati dal D.C.T., tramite il telecomando, secondo quanto previsto dall'Art. 2 del presente capitolo.

#### **28.2 Avvisi**

Ai treni in circolazione dovrà essere notificata qualsiasi variazione alla normale condizione di abilitazione o disabilitazione stabilita al comma 1. I medesimi avvisi devono essere dati alle stazioni abilitate e, se interessato, al D.U.

#### **28.3 Abilitazione**

Quando, per qualsiasi esigenza, sia necessario provvedere ad abilitare una stazione, dovrà essere inviato sul posto un D.L. Questi, giunto sul luogo, dovrà chiedere al D.C.T. l'autorizzazione ad abilitare localmente la stazione, con il dispaccio:

#### FORMULA N° 58

*"AUTORIZZATE ABILITAZIONE....."*

Il D.C.T., quando lo ritenga opportuno, in base alla situazione della circolazione dei treni, autorizzerà l'abilitazione con il dispaccio:

#### FORMULA N° 59

*"AUTORIZZO ABILITAZIONE .....ULTIMI PARTITI TRENO SUL BINARIO PARI E TRENO..... SUL BINARIO DISPARI"*

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 72 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Nel caso di stazione capolinea, nel dispaccio saranno indicati l'ultimo treno partito e l'ultimo giunto.

Il D.C.T. , inoltre, dovrà trasmettere al D.L. della stazione da abilitare tutti i dispacci di movimento necessari a mettere in condizione di svolgere il normale servizio.

Non appena ricevuto il consenso del D.C.T., il D.L. può senz'altro attivare la procedura di svincolo del proprio A.C.E.I. del Posto Centrale.

**28.4** In luogo dei dispacci di cui al precedente comma, possono essere previsti particolari consensi elettrici di autorizzazione ad abilitare il posto satellite.

In caso di necessità, l'abilitazione suddetta può avvenire anche d'iniziativa del D.L.

### **28.5 Disabilitazione**

Quando siano cessate le cause che hanno determinato l'abilitazione di una stazione, il D.C.T. disporrà la sua disabilitazione prendendo gli opportuni accordi con il D.L. interessato, al quale trasmetterà il dispaccio:

#### FORMULA n°60

*“DISABILITATE (stazione da disabilitare)”*

Il D.L., prima di procedere alla disabilitazione, dovrà accertarsi:

- che nulla si opponga al libero passaggio dei treni sui binari di corsa della stazione;
- che i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli che ne realizzano l'indipendenza (Art.7.6 del presente capitolo) siano assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambio di sicurezza o dispositivo d'immobilizzazione;
- che i segnali di protezione e partenza siano disposti a via libera.

Quando siano realizzate le suddette condizioni, il D.L. trasmetterà al D.C.T.ed alle altre stazioni abilitate il dispaccio:

#### FORMULA n°61

*‘PER TRENI SEGUENTI TRENO .....E TRENO STAZIONE DI .....  
DISABILITATA’.*

Potranno quindi essere svolte le procedure per l'inserimento del posto satellite nel sistema della D.C.O.

**28.6** Anche per le disabilitazioni possono essere applicate le disposizioni del precedente comma 4.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 73 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**28.7** Le procedure di cui ai precedenti comma non sono necessarie per la riabilitazione di una stazione, di norma abilitata, alla ripresa del servizio dopo l'intervallo d'orario.

#### **Art. 29 - EVACUAZIONE**

Nel caso si renda necessario evacuare i viaggiatori da un treno fermo in linea, non essendo stato possibile spingerlo con altro treno fino alla più vicina stazione, il personale di condotta deve informarne tempestivamente il D.C.T. specificando le cause che impongono il provvedimento, nonché la posizione esatta del treno fermo, e attendere da questi l'autorizzazione all'evacuazione e le istruzioni per il recupero dei viaggiatori; l'avviso al D.C.T. deve essere comunicato anche nel caso che l'evacuazione debba avvenire in una stazione disabilitata o in una fermata.

Ricevuta la richiesta di autorizzazione all'evacuazione in linea, il D.C.T. deve tempestivamente prescrivere a tutti i treni percorrenti i binari della tratta compresa tra le due località di servizio, stazioni o fermate, limitrofe alla zona di evacuazione la marcia a vista con fischi ripetuti e non superando la velocità di 15 km/h; tale prescrizione deve essere mantenuta, fino all'accertamento dell'avvenuto recupero o ricovero di tutti i viaggiatori evacuati. In caso di evacuazione di un treno in galleria, il D.C.T. deve sospendere la circolazione treni nella tratta interessata.

Ricevuta l'autorizzazione, l'agente di condotta, prima di procedere all'evacuazione, informerà i viaggiatori in merito ai provvedimenti che verranno adottati, nonché alle precauzioni da rispettare in conformità alle disposizioni ricevute dal D.C.T. e a quanto appresso specificato. Qualora vi fosse altro personale in servizio sul treno da evacuare dovrà collaborare con il personale di condotta.

Il D.C.T., in relazione alle opportunità e alle condizioni operative, dispone le modalità per effettuare l'evacuazione che deve di regola considerare l'attuabilità dei seguenti interventi:

a) trasferire i viaggiatori su un treno, che segue o inviato nel senso opposto sullo stesso binario, che si attesterà al convoglio da evacuare.

In tal caso i viaggiatori, attraverso le porte intercomunicanti del convoglio, devono essere avviati verso il veicolo estremo dal lato dell'attestamento per consentirne il trasbordo o con discesa dalla porta locale della cabina di guida o, se possibile l'accoppiamento dei due convogli, direttamente attraverso le portine intercomunicanti dei due convogli. L'eventuale discesa dei viaggiatori da trasbordare dovrà avvenire dopo l'arresto del treno soccorritore.

b) trasferire i viaggiatori su uno o più treni percorrenti il binario attiguo.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 74 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

il personale del treno in attesa di evacuazione avvierà i viaggiatori verso le cabine di guida di testa e di coda del treno; ai treni destinati al recupero dei viaggiatori deve essere anche prescritto, oltre alla marcia a vista, di arrestarsi, per eseguire il trasbordo, con la porta della propria cabina di guida in corrispondenza di quella del veicolo di testa e di coda del treno fermo. La discesa dei viaggiatori da trasbordare dovrà avvenire, dopo l'arresto dei treni soccorritori, dalla cabina di guida con adeguata assistenza del personale di condotta.

c) avviare i viaggiatori verso la stazione o fermata più vicina al punto di evacuazione.

Tale provvedimento deve essere adottato solo nel caso in cui non sia possibile assumere i provvedimenti di cui ai precedenti punti a) e b), oppure se il punto di evacuazione si trovi a distanza ravvicinata da una stazione o fermata, verso la quale avviare agevolmente i viaggiatori. Il personale del treno da evacuare deve, in particolare, informare i viaggiatori che, discesi dal treno, dovranno procedere verso la località loro indicata – obbligatoriamente nel senso di marcia originaria del treno guasto - percorrendo la sede dei binari riuniti in gruppi e possibilmente accompagnati e sorvegliati da agenti ferroviari presenti sul treno, escluso il personale di guida o appositamente inviati sul luogo. Se la località di ricovero dei viaggiatori è una stazione, durante l'evacuazione, devono essere sospese in essa tutte le eventuali manovre interessanti la zona di accesso dei viaggiatori provenienti dalla linea.

d) evacuazione dei viaggiatori in galleria.

Il personale di condotta provvederà ad aprire manualmente tutte le porte intercomunicanti tra le carrozze nonché la porta passeggeri più vicina alla cabina di guida in direzione del senso di evacuazione previsto. Le modalità di evacuazione saranno effettuate come già prescritto al precedente punto c).

#### **Art. 30 – ATTRAVERSAMENTO CARRABILE DEI BINARI - Stazione di Tor di Quinto.**

Nella stazione di Tor di Quinto esiste un attraversamento carrabile dei binari, sito lato Viterbo rispetto il Fabbricato Viaggiatori, costruito per consentire il transito a veicoli che eccezionalmente debbono trasportare materiali o apparecchiature alla S.S.E..

Detto attraversamento è chiuso da un cancello, posto lato ingresso stazione, la cui chiave è conservata nei locali della S.SE. E' vietato l'attraversamento a tutti i veicoli privati e di servizio in quanto non

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 75 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

esiste visibilità sufficiente nei confronti dei treni che provengono da M. Bello e che viaggiano a velocità normale.

Eventuali eccezionali attraversamenti di veicoli che trasportano materiali o apparecchiature per la SS.E. potranno avvenire soltanto osservando la seguente disposizioni:  
- l'autista del veicolo chiederà l'apertura del cancello al personale in servizio nella S.S.E. il quale consegnerà la chiave soltanto dopo aver chiesto ed ottenuto conferma del D.C.T. che i treni dispari in transito hanno avuto la prescrizione di procedere dalla galleria al marciapiede di fermata con velocità max di 15 km/h.

### **Art. 31 - UTILIZZO DEL BINARIO ILLEGALE**

In tutto il tempo nel quale servizio si svolgerà sul binario unico il D.C.T. regolerà la circolazione secondo le norme regolamentari per semplice binario ed i treni dovranno ricevere le relative prescrizioni come appresso:

a) per i treni che percorrono il binario illegale:

*"viaggiare da..... a..... sul binario illegale"*

b) per i treni che percorrono il binario legale:

*"da.....a..... servizio effettuato nei due sensi su binario unico percorrendo binario dei pari (o dei dispari)".*

### **Art. 32 – ISTRUZIONI PER L'ESERCIZIO DEL BLOCCO AUTOMATICO**

#### **32.1 Generalità**

Il sistema di blocco automatico realizza il distanziamento dei treni a mezzo di segnali alti di 1<sup>a</sup> Categoria comandati automaticamente dal passaggio dei treni stessi.

Con l'impianto di blocco automatico ciascun binario della linea è suddiviso in sezioni di blocco, di lunghezza variabile, delimitate da segnali alti di 1<sup>a</sup> Categoria numerati progressivamente.

I segnali di blocco intermedi sono normalmente disposti a via libera.

I segnali di protezione e partenza delle stazioni abilitate al servizio movimento sono invece disposti normalmente a via impedita; essi non possono essere disposti a via libera senza l'intervento del D.C.T.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 76 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

ma si dispongono a via impedita automaticamente con l'occupazione eseguita dal treno e risentono delle condizioni della tratta di blocco automatico a valle dei segnali stessi.

Un segnale di blocco automatico, quando è disposto a via libera, garantisce che la sezione da esso protetta e sgombra da rotabili.

I segnali di blocco automatico, di norma, non hanno significato per i treni circolanti sul binario illegale.

### **Art. 32.2 Circuiti del binario**

Il sistema di blocco automatico esistente sulla ferrovia urbana P.le Flaminio - Montebello è del tipo a correnti fisse con tratte di ricoprimento.

Le due file di rotaie di ciascun binario della linea sono suddivise in una serie ininterrotta di circuiti di binario, attraverso i quali i convogli in marcia agiscono costantemente sui segnali di blocco che proteggono la sezione impegnata.

A valle di ciascun segnale di blocco sono poste le tratte di ricoprimento di lunghezza tale da determinare lo spazio necessario ad un treno per fermarsi, trovando il segnale disposto a via impedita, senza raggiungere il treno precedente, eventualmente fermo sulla tratta.

L'occupazione della tratta di ricoprimento determina la disposizione a via impedita dei due segnali di blocco precedenti.

### **32.3 Segnali di blocco**

I segnali intermedi di blocco sono permissivi e sono contraddistinti da una tabella a fondo bianco con la lettera "P" in nero applicata allo stante dei segnali.

I segnali permissivi, se disposti a via impedita o spenti, impongono l'arresto dei treni, ma questi potranno riprendere la marcia attenendosi alle norme del (Cap. 4 - Art. 28).

I segnali di protezione e di partenza delle stazioni sono normalmente imperativi; il carattere di permissivi può essere loro conferito mediante l'accensione della lettera "P" luminosa su una tabella nera posta sullo stante dei segnali.

### **32.4 Dispositivi per l'arresto automatico dei treni (16)**

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 77 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Le “BOE” elettromagnetiche, poste in corrispondenza dei segnali alti di 1<sup>a</sup> categoria, che interagiscono con un dispositivo captatore di bordo, costituiscono il cosiddetto sistema “TRAIN STOP”. Il treno che transiti su tale boe, mentre il segnale alto di 1<sup>a</sup> categoria è posto a via impedita, viene infatti arrestato dal sistema con attivazione automatica della frenatura di emergenza.

La boe di bordo, installata sul lato sinistro del carrello, è posizionata in modo tale che possa essere massimo il valore di accoppiamento induttivo con le boe di terra.

### **Descrizione dell’impianto**

L’impianto del train-stop è costruito in fail-safe e quindi anche in caso di guasto parziale del sistema si attiva la frenatura di emergenza. Il suo stato di funzionamento viene evidenziato, al macchinista, con appositi dispositivi, installati sul cruscotto del banco di manovra, quali:

- avvisatore acustico che quando interviene preavvisa che è in atto una frenatura d’emergenza;
- lampada rossa, con sigla 0, che se accesa preavvisa che è in atto una frenatura di emergenza.

Inoltre l’equipaggiamento di bordo è dotato di:

- un selettore a levetta a due posizioni a rilascio che consente il riassetto del freno dopo che il sistema ha comandato la frenatura di emergenza;
- un selettore a levetta a due posizioni, normalmente piombato in posizione di “inserito”, da usare per l’esclusione dell’apparecchiatura in caso di guasto;
- un’elettrovalvola con rubinetto normalmente piombato da usare per l’esclusione dell’apparecchiatura in caso di guasto.

### **Norme di comportamento**

- a) Se il macchinista trova il train-stop inserito elettricamente e pneumaticamente ma sprovvisto di piombi, essendo un’apparecchiatura in fail-safe, essa sarà perfettamente funzionante. In mancanza della segnalazione sul “Bollettino Mod.T280” ne darà comunicazione all’assistente coordinatore e lo registrerà sul “Bollettino Mod.T280”. Il treno cirolerà in questa situazione, come previsto dall’Art.9.2 del presente capitolo.
- b) In caso di guasto, i Train-Stop possono essere resi non operativi ma tali interventi devono essere preventivamente autorizzati dalla Dirigenza Movimento. In caso di guasto del train-stop il macchinista provvederà all’esclusione elettrica e pneumatica del dispositivo. Tale operazione comporterà la spiombatura della leva di esclusione train-stop e del rubinetto pneumatico di

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 78 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

esclusione e ciò dovrà essere segnalato all'assistente coordinatore e dovrà essere registrato sul "Bollettino Mod.T280".

Nella segnalazione dovrà essere indicato oltre la data e l'ora, il segnale o il luogo in cui è avvenuto l'intervento ed eventuali altre notizie ritenute utili per l'officina.

Il treno circolerà in questa situazione con agente unico fino al primo capolinea come previsto all'Art.9.2.

- c) Nel caso di intervento indebito del dispositivo train-stop, o nel caso di superamento di un segnale, come previsto dall'art 28.1 e 27.1 del cap.4. il macchinista provvederà al riarmo del dispositivo agendo sulla relativa leva.

In caso di intervento indebito del dispositivo train-stop, l'evento dovrà essere segnalato dal macchinista all'assistente coordinatore e dovrà essere registrato sul "Bollettino Mod.T280". Nella segnalazione dovrà essere indicato oltre la data e l'ora, il segnale o il luogo in cui è avvenuto l'intervento ed eventuali altre notizie ritenute utili per l'officina.

Non è assolutamente consentita l'esclusione dell'apparecchiatura qualora il riarmo abbia dato esito positivo.

Il macchinista potrà riprendere la marcia solo dopo che sia stato contattato il DCT e procederà con marcia a vista fino al successivo segnale alto di 1<sup>a</sup> Categoria, alla cui indicazione il macchinista dovrà attenersi, o fino alla successiva stazione da dove ripartirà rispettando le disposizioni D.C.T..

- d) Se il macchinista trova l'apparecchiatura disinserita elettricamente e/o pneumaticamente significa che l'apparecchiatura è esclusa. Verificherà sul "Bollettino Mod.T280" che ne sia stata data comunicazione.

1. Se la comunicazione non c'è, dispone l'apparecchiatura nelle normali condizioni di funzionamento agendo sulle leve e sul rubinetto ripristinando il dispositivo.

- Nel caso in cui il train-stop intervenga richiederà il rubinetto e lo escluderà elettricamente con la leva di esclusione. Ne darà comunicazione all'assistente coordinatore e lo registrerà sul "Bollettino Mod.T280". Il treno circolerà in questa situazione con la presenza del 2° agente a bordo, come previsto dall'Art.9.1.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

- Nel caso in cui il train-stop non intervenga, lascerà il dispositivo inserito, ne darà comunicazione all'assistente coordinatore e lo registrerà sul "Bollettino Mod.T280". Il treno cirolerà in questa situazione, come previsto dall'Art.9.2.

2. Se la comunicazione risulta correttamente riportata sul "Bollettino Mod.T280", il macchinista farà regolarmente servizio con la presenza del 2° agente come previsto dall'Art.9.1.

e) Nel caso in cui il dispositivo sia stato escluso per il guasto del blocco automatico, una volta che questo sia stato ripristinato, il macchinista, ricevuto ordine dal DCT, renderà operativo il train-stop e cirolerà come previsto dall'Art.9.2.

### 32.5 Ripetitori Di Blocco Nelle Stazioni – Guasti

1) Sul quadro luminoso della D.C.O. e sui banchi di manovra degli A.C.E.I. delle stazioni esiste, per ogni senso di Marcia, un ripetitore, che fornisce al Dirigente il Movimento le informazioni relative alla condizione della sezione di blocco a valle del segnale di partenza (*sezione libera od occupata*). Quando il ripetitore dà l'indicazione di sezione libera ed il segnale di partenza non si dispone a via libera si dovrà ritenere il segnale guasto e, nel rispetto delle norme apposite dell'Art. 8 del presente capitolo, licenziare i treni praticando ad essi opportuna prescrizione.

Il Dirigente dovrà ritenere il blocco automatico come non funzionante nei seguenti casi:

- a) il ripetitore di blocco automatico indica che la sezione è occupata ed il segnale di partenza rimane a via libera. In tal caso dovrà subito manovrare a via impedita il segnale stesso;
- b) uscito il treno dalla sezione, il ripetitore di blocco automatico continua a dare l'indicazione di tratta occupata;
- c) il Dirigente riceve avviso dal personale del treno che i segnali di blocco sono a via impedita (o *spenti*) e ciò non sia dovuto ad occupazione da parte di altro convoglio;
- d) mancanza di alimentazione.

2) Quando il blocco automatico è guasto, i Dirigenti il Movimento che rilevano l'anormalità o che ne vengono informati dal personale del treno, dovranno adottare, per il distanziamento dei treni, il giunto telefonico o le apposite norme *dell'Art. 22* del presente capitolo.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 80 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Per mettere fuori servizio il blocco automatico dovrà essere trasmesso il seguente dispaccio alle stazioni interessate ed al Funzionario Movimento:

FORMULA N° 62

*"DAL TRENO .....(o dalle ore..... ) PER GUASTO (o mancanza alimentazione), BLOCCO AUTOMATICO BINARIO..... (oppure binari pari e dispari) FUORI SERVIZIO DA.....A....."*

Ai treni dovrà essere praticata la seguente prescrizione:

FORMULA N° 63

*"BLOCCO AUTOMATICO NON FUNZIONA DA.....A.....SU TALE TRATTA RISPETTATE UGUALMENTE I SEGNALI ECCETTO QUELLO N°.....(oppure: "quelli dei posti n°....."; oppure: "su tale tratta non rispettate segnali di blocco").*

Con la predetta prescrizione, i treni sono autorizzati a marciare, nella tratta con blocco automatico guasto, alla velocità prevista dall'Orario di Servizio, ma dovranno arrestarsi prima di superare i segnali di blocco disposti a via impedita o spenti, muniti di Train-Stop, affinché l'intervento del dispositivo di arresto avvenga a velocità moderata; non occorre tale fermata quando sia stata disposta l'esclusione del dispositivo di Train-Stop.

- 3) Il Dirigente che mette fuori servizio il blocco, o che rilevi qualsiasi anomalia allo stesso, dovrà dare avviso con fonogramma ai Reparti di manutenzione interessati ed al Funzionario Movimento.
- 4) Il Dirigente della stazione che ha messo fuori servizio il blocco automatico, quando riceve dal Reparto che ha eseguito l'intervento di ripristino, avviso scritto o con fonogramma, del normale funzionamento del blocco, deve procedere alla riattivazione dello stesso, comunicandola ai Dirigenti delle stazioni interessate ed al Funzionario Movimento con dispaccio:

FORMULA N° 64

*"DAL TRENO..... BLOCCO AUTOMATICO BINARIO PARI/DISPARI (oppure binari pari e dispari) RIATTIVATO DA..... A....."*

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 81 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

PER IL PRIMO TRENO LICENZIATO DOPO LA RIATTIVAZIONE DOVRA' ESSERE MANTENUTO IL REGIME DI GIUNTO TELEFONICO, IN AGGIUNTA AL BLOCCO AUTOMATICO utilizzando la seguente formula:

“TRENO N ..... PRONTO ORARIO ..... NULLA OSTA PARTENZA TRENO.....”

Di qualsiasi anomalia verificatasi al blocco i Dirigenti dovranno farne cenno nella relazione giornaliera.

### **32.6 Carrelli**

Per la circolazione dei carrelli devono essere osservate le norme di cui al capitolo 5.

E' ammesso che i carrelli vengano licenziati a distanza di blocco da un treno precedente, previa richiesta e concessione di benestare, come all'art5.2 del presente capitolo.

IL PRIMO TRENO INVIATO A SEGUITO DEL CARRELLO DOVRA' ESSERE SEMPRE DISTANZIATO CON IL REGIME DEL GIUNTO TELEFONICO IN AGGIUNTA AL BLOCCO AUTOMATICO O CON LE NORME DELL'ART.22 DEL PRESENTE CAPITOLO.

### **32.7 Fermate anormali dei treni in linea**

Per la protezione dei treni fermi in linea dovranno essere adottate le norme del capitolo 4.

Quando il blocco automatico è funzionante, non occorre la protezione del treno dalla parte della coda, ma dovrà essere accertata, in caso di condizioni di scarsa visibilità, l'efficienza dei relativi segnali.

### **32.8 Anomalia nella corsa dei treni**

Vengono di seguito indicate le modalità di comportamento del macchinista in caso di:

- incendio a bordo
- attivazione segnale di allarme
- apertura emergenza porta
- guasto impianto diffusione sonora interna treno
- presenza di neve

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 32.8.1 Incendio a bordo

In caso di incendio a bordo di un treno, il personale di condotta deve, se possibile, portare il convoglio nella stazione o fermata successiva, aprire normalmente le porte passeggeri e intervenire successivamente sull'incendio con gli estintori in dotazione al treno stesso e al posto di servizio raggiunto. L'agente di condotta deve informare immediatamente dell'accaduto il D.C.T., il quale provvederà, se opportuno, a far togliere tensione al tratto di linea interessato.

Nel caso in cui al treno non fosse possibile raggiungere un posto di servizio, perché l'incendio risulta pericoloso, il personale di condotta deve:

- arrestare il convoglio possibilmente in prossimità di un posto telefonico;
- comunicare tempestivamente al D.C.T. l'accidentalità specificandone la gravità e la necessità di evacuare il treno, utilizzando i mezzi di comunicazione previsti e a disposizione;
- aprire manualmente le porte viaggiatori, iniziando dalla vettura interessata dall'incendio;
- procedere all'evacuazione del treno nei modi descritti nel precedente art. 29

Del procedere di tutte le operazioni deve essere costantemente informato il D.C.T., il quale darà tutte le disposizioni, di sua competenza, che si renderanno necessarie.

### 32.8.2 Attivazione segnale di allarme

Nelle cabine di guida dei treni viaggiatori è previsto un comando per commutare, sulle seguenti due posizioni, l'effetto dell'azione del segnale di allarme viaggiatori:

- a) attivazione automatica del sistema frenante per l'arresto immediato del convoglio;
- b) attivazione, nella cabina di guida, di segnali ottico/acustici di avviso all'agente di condotta che avrà quindi, in relazione alle situazioni, la facoltà di arrestare il convoglio nella condizione più opportuna.

Il predetto comando deve essere disposto e mantenuto nella posizione che realizza la condizione di cui al precedente punto b).

Il personale di condotta accerterà alla successiva fermata le cause che hanno indotto l'azionamento del segnale di allarme e quindi assumerà i provvedimenti del caso.

### 32.8.3 Apertura porte in emergenza

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 83 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

L'azionamento della maniglia del comando di emergenza porte provoca la fuoriuscita dei gradini e lo sblocco della porta; la completa apertura della porta avviene con intervento manuale da parte dei viaggiatori. Tale azione conseguentemente comporta:

- la disattivazione della trazione con conseguente attivazione della segnalazione sul banco di manovra;
- l'attivazione della segnalazione "porte aperte" sul banco di manovra;
- l'attivazione della segnalazione, posta sulla fiancata della vettura, in corrispondenza della porta interessata dall'azionamento del comando di emergenza.

Il personale di condotta, in caso di azionamento del comando di emergenza porte, si comporterà come di seguito specificato:

- a) azionamento del comando a treno fermo: il personale di condotta, assicurato il convoglio con i freni di servizio e di stazionamento, si recherà sulla vettura individuata tramite la segnalazione esterna, si accerterà delle cause che hanno determinato la manovra dell'apertura di emergenza, quindi ripristinerà la maniglia e il micro interruttore;
- b) azionamento del comando a treno in movimento: il personale di condotta provvederà immediatamente ad arrestare il convoglio e procederà secondo quanto specificato nel precedente punto a).

#### **32.8.4 Guasto impianto diffusione sonora interna treno**

L'inefficienza dell'impianto interfono di un materiale rotabile, che ne è provvisto, non costituisce impedimento ad una sua utilizzazione per l'effettuazione di un treno viaggiatori, ma si deve provvedere, quanto prima possibile e compatibilmente con le esigenze di servizio, alla sua riparazione. A cura del personale di condotta, deve essere dato avviso al D.C.T. dell'anormalità.

#### **32.8.5 Provvedimenti per la caduta della neve**

La circolazione dei treni e le manovre devono essere sospese nel caso di caduta di neve quando questa ha raggiunto un'altezza di 5cm. dal piano della rotaia.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## CAPITOLO 3

# REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE TRENI TRATTA EXTRAURBANA

### Art. 1 – DIRIGENZA DEL MOVIMENTO DEI TRENI – DIRIGENTI UNICI – DIRIGENTI LOCALI

#### 1.1 Dirigente unico.

La tratta extraurbana è composta dalle tratte di competenza Viterbo - CivitaCastellana e CivitaCastellana - Montebello.

La circolazione dei treni è diretta e controllata dal Dirigente Unico (D.U.) il quale ha alla sua dipendenza l'intera linea, o una parte di essa.

Il Dirigente Unico esercita le sue funzioni comunicando gli ordini ai Dirigenti Locali (Capistazione abilitati al movimento) o ai Capitreno, come qui di seguito è precisato.

Il D.U. opera per delega degli uffici superiori e, pertanto, dovranno essere scrupolosamente eseguiti i suoi ordini, dei quali egli assume ogni responsabilità.

#### 1.2 Stazioni di comando.

I D.U. prestano servizio permanentemente nelle rispettive stazioni, denominate *stazioni di comando*, intese quali stazioni terminali della linea a semplice binario, durante tutto il tempo nel quale vi sono treni che circolano nella tratta loro affidata.

Gli altri incarichi che si affidassero ai Dirigenti Unici dovranno essere tali da non impedire loro di provvedere, con prontezza ed in modo completo, a tutto quanto si riferisce alla circolazione dei treni.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 85 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

In condizioni di normalità il D.U. della tratta Viterbo - CivitaCastellana risiede a CivitaCastellana, mentre il D.U. della tratta CivitaCastellana - Montebello risiede a Montebello.

### **1.3 Dirigenti Locali.**

Le stazioni di maggiore importanza potranno essere presenziate da agenti abilitati al movimento, denominati Dirigenti Locali, come lo potranno essere, per esigenze speciali di servizio, anche altre località. Però detti Dirigenti Locali opereranno secondo gli ordini dei Dirigenti Unici.

### **1.4 Ricezioni ordini Capotreno**

Nelle stazioni presenziate dai D.L., i Capotreno non hanno più l'obbligo di ricevere direttamente gli ordini dal Dirigente Unico, ma li riceveranno dal Dirigente Locale.

## **Art. 2 – REGIME DI CIRCOLAZIONE DEI TRENI**

### **2.1 Regime circolazione treni.**

La circolazione dei treni è regolata col regime del giunto telefonico. Il Dirigente Unico deve essere informato delle ore di partenza o di passaggio nelle stazioni estreme della tratta da esso dipendente, mediante il fonogramma di partenza, e delle ore di arrivo in tutte le località prestabilite nell'Orario di Servizio mediante il fonogramma di giunto.

### **2.2 Fono di partenza.**

Il fonogramma di partenza deve essere scritto, firmato e trasmesso dal Dirigente Locale o dal Capotreno (formula [6] dell'art. 35.6 del presente capitolo).

### **2.3 Località di giunto.**

Nelle località che verranno indicate nell'Orario di Servizio o, di volta in volta, dal Dirigente Unico con regolare prescrizione, il fonogramma di giunto (formula [5] dell'art. 35.5 del presente capitolo) deve essere scritto, firmato e trasmesso al Dirigente Unico dal Capotreno, o dal Dirigente Locale, dove esiste, dopo aver accertato che il treno è giunto completo.

## **Art. 3 – ORARIO DI SERVIZIO**

### **3.1 Indicazioni nell'orario di servizio.**

Nell'orario di Servizio sono indicati per ogni treno:

- a) le ore di arrivo, di partenza o di passaggio da ciascuna stazione;

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 86 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

- b) gli incroci e le precedenze con altri treni nelle stazioni od altre località dove sono normalmente fissati.

### **3.2 Indicazioni di incroci e precedenza.**

Per le indicazioni degli incroci e delle precedenze che un treno ha con altri treni nelle stazioni e fermate, queste si devono distinguere in stazioni intermedie per tutti i suddetti treni, ed in stazioni dove anche uno solo di questi comincia o termina la sua corsa. Nelle prime si segnano gli incroci e le precedenze che avvengono in qualunque intervallo di tempo, mentre nelle altre tale indicazione viene limitata agli incroci e precedenze che avvengono nell'intervallo di 60 minuti. Nelle stazioni capotronco e di passaggio dal doppio al semplice binario, gli incroci dovranno essere indicati sul foglio di corsa del treno che è realmente soggetto al vincolo d'attesa.

### **3.3 Indicazioni di incroci e precedenze nel corso di ritardi.**

Nonostante la detta limitazione, le stazioni dovranno ugualmente considerarsi sede d'incrocio e di precedenza, quando per ritardo di treni, dei quali non esiste indicazione d'incrocio o precedenza, gli uni e gli altri si effettuano in un intervallo di 15 minuti; in tal caso il Dirigente Unico dovrà avvisare il personale del treno che deve attendere l'incrociante, o il Dirigente Locale dove c'è.

### **3.4 Rispetto degli incroci e precedenze.**

I treni, salvo ordini contrari, devono rispettare tutti gli incroci e le precedenze prescritte nel loro orario.

### **3.5 Fermate per servizio viaggiatori.**

Le fermate per servizio viaggiatori non possono mai essere soppresse, ma possono essere abbreviate per recupero dei ritardi.

## **Art. 4 – ORDINI E PRESCRIZIONI**

### **4.1 Mezzo di trasmissione ordini.**

Nei riguardi della circolazione, il personale dei treni è posto sotto gli ordini immediati dei Dirigenti Unici. Questi, dalle rispettive stazioni di comando, comunicano col personale dei treni in viaggio, ed impartiscono direttamente le istruzioni relative alla circolazione a mezzo dei telefoni impiantati lungo la linea.

E' consentito l'uso di questo apparecchio anche nelle occasioni di guasto delle linee telefoniche di servizio. In questi casi, però, per lo scambio dei fonogrammi dovrà, ovviamente, essere utilizzato il registro M 211 delle stazioni.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 87 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Nelle Stazioni rette dai Dirigenti Locali (di cui all'art. 1 del presente capitolo) il Dirigente Unico potrà trattare gli ordini a mezzo del Dirigente Locale.

#### **4.2 Emissioni fogli di corsa.**

Ai Dirigenti Unici spetta di emettere i fogli di corsa dei treni, di iscrivere in questi o di dare successivamente, a mezzo del telefono, le occorrenti prescrizioni di servizio. La compilazione ed emissione dei fogli di corsa dei treni può essere affidata anche ai Dirigenti Locali, che si atterranno alle prescrizioni dei Dirigenti Unici.

#### **4.3 Capitreno incaricati al servizio movimento.**

Quando non sia disposto e provveduto altrimenti, i Capitreno sono incaricati del servizio movimento nelle singole stazioni e fermate, cioè della protezione dei treni, manovre, segnalazioni, ecc.

### **Art. 5 – SEZIONI DI GIUNTO E RICHIESTA DI GIUNTO.**

#### **5.1 Consenso di inoltro nella sede di giunto.**

È vietato inoltrare i treni in una Sezione di giunto senza il preventivo consenso dato dal Dirigente Unico; perciò il Capotreno, giunto al termine di una Sezione di giunto, prima di proseguire la corsa, deve ricevere gli ordini dal Dirigente Unico. Analogamente nelle stazioni inizio di corsa, poco prima della partenza si deve chiedere in nulla osta al D.U..

In località di incrocio, qualora non attivo l'impianto di comunicazione via terra-treno su uno od entrambi i treni, il Capotreno arrivato per primo, chiederà il nulla osta per il proseguimento anche per il secondo treno, riportando la formula sul proprio foglio di corsa che mostrerà poi al secondo Capotreno ritirandone la firma.

#### **5.2 Giunto non previsto dall'orario di servizio.**

Il Dirigente Unico, per ottenere un giunto non previsto nell'Orario di Servizio o per altre comunicazioni di servizio, potrà richiedere la fermata del treno, ordinando al Capotreno o all'agente di stazione previa esposizione del segnale di arresto di recarsi all'apparato telefonico.

#### **5.3 Segnalazione di fermata.**

La segnalazione di fermata, in questo caso, da parte dell'agente, deve essere fatta, esponendo, se di giorno, a fianco del binario di corsa, un dischetto rosso portatile o una bandiera rossa, se di notte, un fanale a luce rossa o un dischetto con lente rossa catarifrangente.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 88 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

#### 5.4 Richiesta di giunto in località non presenziata da D.L. - dischetto da marciapiede.

1) Il Dischetto Girevole da marciapiede di stazione dovrà essere usato esclusivamente per motivi di sicurezza dell'esercizio, essendo detti motivi preminenti rispetto all'uso finalizzato al servizio viaggiatori e merci; pertanto non dovrà essere utilizzato come semplice segnale di fermata per servizio viaggiatori e merci.

2) Nelle stazioni, previste nell'Orario Generale di Servizio, in cui il Capotreno deve comunicare con D.U. per giunto o richiesta di via libera, il "Dischetto" deve essere posto a via impedita su iniziativa dell'Operatore di Stazione prima di aprire il segnale di ingresso.

3) Nelle stazioni di incrocio il "Dischetto" deve essere disposto a via impedita dall'Operatore di stazione su indicazione del D.U. quando questi a mezzo fonogramma dispone per l'apertura del segnale di ingresso al treno che dovrà entrare per primo. Allo scopo la formula del fono (Timbro 7a) sarà così modificata.

FORMULA N° 7

*“PER INCROCIO FRA TRENO ,..... E TRENO .....DISPONETE SEGNALE DI ARRESTO ED APRITE SEGNALE D'INGRESSO AL TRENO ....”.*

*Di conseguenza il Timbro 7b sarà così modificato*

*“PER INCROCIO DEL TRENO ..... CON IL TRENO ..... CONFERMO DI AVER DISPOSTO IL SEGNALE D'ARRESTO ED APERTO IL SEGNALE D'INGRESSO AL TRENO.....”.*

4) Nelle stazioni in cui il D.U. vuole ottenere un giunto non previsto nell'Orario Generale di Servizio o per altre comunicazioni di Servizio l'Operatore di stazione disporrà il "Dischetto" a via impedita dietro ordine del D.U.

La disposizione del "Dischetto" a via libera è sempre devoluta al Capotreno che lo farà solamente dopo aver conferito con il D.U. ed ottenuto il Nulla Osta a proseguire. Il macchinista prima di ripartire da una Stazione in cui è stato esposto il segnale di arresto deve

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 89 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

assicurarsi che questo venga disposto a via libera dal Capotreno ed in ogni caso deve informarsi circa il nulla osta a proseguire dato dal D.U. al Capotreno.

### **5.5 Stazioni di giunto previsto dall'Orario Generale di Servizio .**

Nelle stazioni, previste nell'Orario Generale di Servizio, in cui il Capotreno deve comunicare con il D.U. per giunto o richiesta di via libera, qualora non risulti attivo l'impianto di comunicazione registrata via terra-treno, il "Dischetto" deve essere posto a via impedita su iniziativa dell'Addetto di Stazione e/o Gestione prima di aprire il segnale di ingresso.

## **Art. 6 – SPOSTAMENTI DI INCROCI**

### **6.1 Spostamento di incrocio**

Il Dirigente Unico può spostare gli incroci e le precedenze in qualsiasi punto della linea munito di un secondo binario, purché, prima di dare al treno che deve oltrepassare il punto d'incrocio o di precedenza normale l'ordine di avanzare, abbia potuto dare all'altro treno incrociante o precedente, l'ordine di spostamento e ne abbia avuto conferma (vedi articoli 25 e 26 del presente capitolo).

## **Art. 7– TRASMISSIONE ORDINI**

### **7.1 Osservanza procedure.**

Tutto il personale, e specialmente quello addetto al servizio movimento, è tenuto all'osservanza più scrupolosa delle procedure regolamentari relative alla trasmissione degli ordini riguardanti la sicurezza e regolarità dell'esercizio.

### **7.2 Comunicazioni di movimento.**

Le comunicazioni di movimento a mezzo impianto telefonico si fanno direttamente fra il Dirigente Unico ed il Capotreno, salvo quanto è disposto all'art.1.4 del presente capitolo.

### **7.3 Trasmissioni ordini.**

Tutte le istruzioni telefoniche relative alla circolazione dei treni sono trascritte cronologicamente in un apposito registro protocollo, tanto da chi trasmette, che da chi riceve, e da loro firmate.

In nessun caso debbono essere omessi i regolari fonogrammi.

Le scritturazioni vanno eseguite a penna ed in maniera chiaramente leggibile.

Non deve essere trascurata l'annotazione delle ore di trasmissione e di ricevimento.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 90 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Qualora sia incorso errore nelle scritturazioni, è fatto obbligo di annullare il fonogramma errato e di riscriverlo integralmente nello spazio successivo del registro protocollo.

Ogni scambio di fonogrammi di movimento fatto col Dirigente Unico deve essere chiuso con la parola "Fine" detta dal Dirigente Unico.

#### **7.4 Trasmissione ordini al macchinista**

Se i Capitreno hanno ricevuto ordine di spostamento di incrocio o di precedenza o ordini relativi alla sicurezza del servizio debbono darne comunicazione al macchinista con mod. M171 se trattasi di spostamenti di incroci o precedenze, e col mod. M172 se trattasi di altre prescrizioni, ma sul foglio di corsa deve essere sempre trascritto l'ordine come ricevuto dal Dirigente Unico. Il macchinista deve controfirmare il modello ricevuto dal capotreno.

Qualora il treno viaggi in doppia trazione, nel caso di spostamenti d'incrocio o di precedenze, il Capotreno dovrà consegnare ad ambedue i macchinisti il mod. M171 (al secondo macchinista verrà rilasciata la copia che nel blocchetto dei mod. M171 è prevista per le trascrizioni).

Nelle stazioni presenziate da Dirigenti Locali, spetta a questi, che hanno ricevuto gli ordini di spostamento d'incrocio o di precedenza, di annotarli nel foglio di corsa facendoli controfirmare dal Capotreno, nonché di consegnare al Capotreno ed al macchinista il mod. M171 secondo quanto sopra è detto.

Qualora il treno viaggi in doppia trazione, se trattasi di spostamenti d'incroci o di precedenza, il Dirigente Locale dovrà consegnare per detto spostamento tanto al macchinista di testa quanto al secondo macchinista Guidaatore il mod. M171 compilando pertanto due volte detti modelli con le usuali modalità.

Al Capotreno verranno così consegnati due modelli M171 contrassegnati a stampa con numeri successivi, e controfirmati ciascuno dal macchinista rispettivo.

Nelle stazioni origine di corsa i Capitreno ed i macchinisti Guidaatori sono tenuti a recarsi spontaneamente e tempestivamente dal Dirigente Locale per ricevere gli ordini e ritirare i modelli M171 e M172 senza cioè attendere di essere richiamati o cercati.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 7.5 Trasmissione ordini in caso di cambio macchinista.

Nel caso che durante il percorso di un treno si verifichi il cambiamento del macchinista, si dovrà procedere, con ogni scrupolosità, da parte del macchinista cessante alla consegna al macchinista subentrante di tutti i moduli delle prescrizioni ricevute e ancora da osservare. Più precisamente, se il cambio del macchinista avviene in una stazione retta da Dirigente Locale, questi avrà l'obbligo di assicurarsi personalmente, controllando le prescrizioni sul foglio di corsa, che il macchinista subentrante abbia ricevuto da quello cessante i moduli di tutte le prescrizioni ancora da ottemperare, del che ne farà sul quadro A del foglio di corsa la seguente apposita annotazione che dovrà firmare:

“Effettuata tra i macchinista consegna modulo M171N...e M172N...”.

Il macchinista cessante e quello subentrante controfirmeranno a fianco, e rispettivamente nella penultima ed ultima colonna del quadro A del foglio di corsa.

Qualora invece il cambiamento si verifichi in località non retta da Dirigente Locale, sarà il Capotreno a presenziare la consegna dei moduli, e provvederà egli stesso alla sopraindicata annotazione sul foglio di corsa, facendola poi controfirmare come detto sopra, dai due macchinista..

## Art. 8 – FONOGRAMMI

### 8.1 Trasmissione del giunto.

Appena giunto ai posti telefonici stabiliti secondo i criteri degli articoli 29 e 34, il Capotreno annunzia al Dirigente Unico il suo arrivo con un fonogramma (timbro n. 5) così concepito:

FORMULA N° 5

“*TRENO N... GIUNTO A ...ORARIO (oppure ORE...)*”.

### 8.2 Ordine di proseguire.

L'ordine eventuale di proseguire viene dato dal Dirigente Unico con un fonogramma (timbro n. 6) così concepito:

FORMULA N° 6

“*TRENO N°..... PROSEGUIRE*”.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 92 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 8.3 Ordine di spostamento di incrocio.

Se occorre uno spostamento d'incrocio o di precedenza, tra il Dirigente Unico ed il Capotreno, o i Dirigenti Locali nelle stazioni presiedute da questi, saranno osservate le disposizioni del caso come è previsto nell'art. 25.

I fonogrammi di cui al presente articolo e quelli di uso più frequente, previsti nell'art. 35 del presente capitolo, saranno scambiati a mezzo di leggende predisposte con timbri numerati.

Secondo i casi il Dirigente Unico avuto al telefono il Capotreno dirà: *Timbro N...* Il Capotreno ripeterà l'ordine ricevuto dal Dirigente Unico imprimendo il timbro anche sul foglio di corsa, solo per gli ordini di proseguimento dopo incroci o precedenze, o di spostamento di incroci o precedenze. Sia il Dirigente Unico, sia il Capotreno, imprimeranno sul protocollo dei fonogrammi il timbro indicato completando la dicitura con scritturazione a mano ed a penna.

## Art. 9 – MANCANZA COMUNICAZIONI

### 9.1 Mancate comunicazioni con D.U. e Capotreni.

Quando un Capotreno non può ottenere la comunicazione col Dirigente Unico, dopo averlo chiamato a più riprese, deve ritenere come se il telefono non funzioni e mantenere invariata la marcia del suo treno, osservando gli incroci e le precedenze previste dall'Orario di Servizio.

Però della mancata comunicazione, dovrà fare annotazione sul registro del posto e sul foglio di corsa, indicando l'intervallo di tempo nel quale inutilmente avrà chiamato.

E' consentito l'uso dell'apparecchio telefonico cellulare anche nelle occasioni di guasto delle linee telefoniche di servizio. In questi casi, però, per lo scambio dei fonogrammi dovrà, ovviamente, essere utilizzato il registro M 211 delle stazioni.

Per quanto riguarda il sistema e le modalità di registrazione. Si veda quanto indicato al capitolo 2 articolo 23.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## Art. 10 – RIMPIAZZO DEI DIRIGENTI DI MOVIMENTO

### 10.1 Consegne tra D.U. e tra D.L.

Quando i Dirigenti Unici ed i Dirigenti Locali del Movimento finiscono il loro turno o devono essere momentaneamente sostituiti, consegneranno al subentrante il protocollo dei fonogrammi e degli ordini impartiti, in modo che l'agente stesso abbia conoscenza completa dello svolgersi del servizio. Tale consegna si farà risultare sul registro suddetto, indicandone l'ora precisa e mediante firma di ambedue gli agenti; prima della firma si farà speciale menzione delle anomalie eventuali (guasti apparati, agli scambi, ai semafori, ecc.) e precisamente:

a) **Dirigenti Unici:** sul Registro M.211 annoteranno “*Ore...Situazione Treni come da questo Registro e cronologicamente come da quadri orari – Primo treno da arrivare il .... e da partire il ...*”

(firma del Cedente)

(Visto dell'Assumente)

b) **Dirigenti Locali:** sempre sull'M.211 annoteranno “*Ore...Situazione Treni come da questo Registro e cronologicamente come da quadri orari – Primo treno da arrivare il .. e da partire il ...*”

*Prescrizioni tutte fatte come da ordine del Dirigente Unico.*

(firma del Cedente)

(Visto dell'Assumente)

Con le anzidette consegne si deve ritenere che tutte le prescrizioni, avvisi ecc. riflettenti incroci, procedure, segnalazioni, sia di treni ordinari sia di treni straordinari, siano fatte dal Dirigente Unico e dal Dirigente Locale cessante.

Viceversa, se si dovesse provvedere in parte o in tutto a determinate prescrizioni, il Cedente, a seguito delle surriferite consegne, aggiungerà: “*curare, però, le prescrizioni, avvisi, ecc. (indicare quali e per quali treni) prendendo visione di fonogrammi N... del D.U. della stazione di ::: o della Direzione, trascritti sui Protocolli che lascio*”.

(firma del Cedente)

(firma dell'Assumente)

Infine, se vi fossero inoltre delle anomalie, (guasti agli scambi, semafori, fermascambi, rallentamenti, ecc.) queste dovranno essere indicate consegnando i fonogrammi e le disposizioni ad esse relative.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 94 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

È inteso che il Movimentista assumente, con l'accettazione, assume tutte le eventuali responsabilità del servizio, ancorché venisse a risultare la corresponsabilità del Cedente, e viceversa.

Si fa obbligo al Dirigente Unico che iniziasse le prescrizioni per eventuali spostamenti di incrocio o precedenza, di restare in servizio fino a quanto l'incrocio o la precedenza sia avvenuta.

## **Art. 11– STAZIONAMENTO VEICOLI**

### **11.1 Stazionamento dei veicoli in sosta.**

I veicoli giacenti nelle stazioni sui binari secondari o di deposito, o provvisoriamente in sosta su quelli di corsa, dovranno essere riuniti in colonne e agganciati fra loro; quelli muniti di freno dovranno essere assicurati da calzatoie, cunei, o da altri mezzi idonei.

I motocarrelli provvisti di braccio meccanico debbono essere ricoverati fuori dalla sede. E' consentito il ricovero, in casi eccezionali, nei tronchini delle stazioni, dei motocarrelli provvisti di braccio meccanico che debbono essere ricoverati con detto braccio in posizione non offensiva rispetto alla marcia dei treni.

## **Art. 12 - SEGNALI DI PROTEZIONE DELLE STAZIONI – Deviatoi, serrature centrali, chiavi di comando.**

### **12.1 Posizione segnali di protezione.**

I segnali di protezione delle stazioni sono normalmente disposti a via impedita.

### **12.2 Posizione dei deviatoi.**

Nelle stazioni e fermate di transito i deviatoi posti su binari di corsa devono restare normalmente disposti per il binario di più corretto tracciato (vedasi l'articolo 30) o, in sua mancanza, per il binario prestabilito e, quando non siano comandati da apparati centrali di manovra, devono essere assicurati in tale posizione mediante fermascambi di sicurezza muniti di chiusura a chiave. I deviatoi dei binari di ricovero devono essere normalmente tenuti nella posizione prefissata, non interferente con il binario di corsa e che offra la maggior sicurezza per l'esercizio in modo da evitare fughe di veicoli sui binari di corsa.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **12.3 Chiave dei deviatoi.**

Le chiavi che non sono imprigionate nei fermascambi, quando il deviatore è assicurato in posizione normale, sono in ogni località vincolate in apposita serratura centrale in cui normalmente sono prigioniere, e dalla quale non possono essere estratte se prima non viene introdotta e girata nell'apposita toppa la chiave di comando.

Nelle stazioni dotate di apparati centrali di segnalamento e manovra con serratura centrale, le leve degli scambi restano vincolate per il corretto tracciato; gli scambi pertanto non possono essere manovrati senza l'introduzione nella serratura della chiave di comando.

I Capitreno dovranno usare ogni cura nel manovrare le leve degli apparati centrali a filo accompagnandole sempre con la mano fino ad avvertire lo scatto nelle loro posizioni terminale.

Per quanto concerne la gestione delle chiavi comando, valgono le disposizioni operative vigenti.

### **12.4 Chiavi comando.**

Le chiavi di comando sono tutte eguali; perciò esse servono indistintamente per tutte le serrature centrali della linea. Di tali chiavi, in numero adeguato alle necessità del servizio e munite di numero progressivo, sono provvisti i Dirigenti Unici, i Dirigenti Locali, i Capitreno, gli aventi funzioni di Capotreno ed altri agenti abilitati, e tale consegna deve risultare da apposito registro.

### **12.5 Stazioni rette da Operatori di Stazione.**

Nelle stazioni rette da Operatori di Stazione, il servizio dei deviatoi è affidato ai Capitreno i quali debbono avere in consegna la chiave di comando delle serrature centrali. I Capitreno però potranno avvalersi dell'opera di altri agenti per l'esecuzione materiale delle manovre, sempre sotto la loro diretta sorveglianza e responsabilità.

### **12.6 Stazioni rette da Dirigenti Locali.**

Nelle stazioni rette da Dirigenti Locali, il D.L. può avvalersi per il servizio dei deviatoi dell'opera di altri agenti per l'esecuzione materiale delle manovre.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## Art. 13 – MANOVRE NELLE STAZIONI

### 13.1 Agente che dirige le manovre.

Le manovre sono di norma dirette dai Capotreno. Nelle stazioni presenziate da un agente abilitato al movimento, le manovre sono dirette da questo, il quale però, in caso di necessità, può incaricare il Capotreno.

E' da ritenersi *indipendente* un binario, o un fascio di binari, quando il deviatoio o i deviatoti per la comunicazione col binario di corsa siano muniti di fermascambio a chiave che li assicuri nella posizione dovuta, cioè per la non confluenza. Prima di iniziare qualunque manovra, escluse soltanto quelle che si eseguono su binari secondari indipendenti, deve essere richiesta l'autorizzazione al Dirigente Unico, il quale dovrà essere informato preventivamente della presumibile durata della manovra e del suo termine da chi l'ha diretta.

### 13.2 Sospensioni delle manovre.

Quando si attende o si sta per licenziare un treno, deve essere sospesa ogni manovra che impegni o possa impegnare il binario del treno stesso, 5 minuti prima dell'arrivo o della sua partenza.

### 13.3 Protezioni delle manovre.

Le manovre che non si svolgono su binari indipendenti da quelli di arrivo dei treni, debbono essere sempre protette disponendo a via impedita i segnali , ed in difetto con segnali a mano.

### 13.4 Direzioni delle manovre.

Chi ordina, inizia o dirige manovre deve provvedere alla osservanza delle precedenti disposizioni.

### 13.5 Velocità consentita in manovra.

Le manovre devono essere eseguite con le precauzioni che il caso richiede e comunque a velocità non superiore a 15 Km/h e debbono effettuarsi usando sempre ed esclusivamente i prescritti segnali.

I manovratori pertanto debbono essere provvisti del fischio a trillo e delle bandiere, se di notte del fanale a tre luci.

I macchinisti, da parte loro, allo scopo di percepire meglio i suoni dei fischi a trillo, avranno cura di interrompere il funzionamento dei motocompressori negli istanti in cui si è in attesa di ricevere i segnali.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 97 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Le manovre vengono comandate come descritto all'art. 37 del cap. 4:

### **13.6 Manovre a spinta.**

Le manovre a spinta, anche nella località dove sono ammesse, possono farsi soltanto se non interessino carrozze con viaggiatori, infiammabili, esplodenti, oggetti fragili e semprechè non siano occupati da persone o agenti anche di altre amministrazioni, purchè preventivamente autorizzate dal D.U. con informativa al Direttore di Esercizio.

### **13.7 Manovre a spinta con carro con freno.**

Le manovre a spinta, dove sono permesse e con le cautele di cui sopra, possono farsi soltanto quando il carro, o i carri spinti, abbiano il freno provato e presenziato da un agente.

### **13.8 Carri lasciati in stazioni non presenziate da D.L.**

Nelle località non presenziate, il Capotreno, prima di partire, deve assicurare i carri eventualmente lasciati, nel modo indicato nell'articolo 11 del presente capitolo, rimettendo a posto gli scambi manovrati.

### **13.9 Manovre carri.**

Sono vietate le manovre col far discendere per forza di gravità una colonna di veicoli o un veicolo isolato governati dalla sola manovra dei freni.

### **13.10 Manovre sui piazzali presenziati da D.L. o C.T.**

*Prima di iniziare qualsiasi manovra* nei piazzali, il Dirigente Locale, o il Capotreno (dove non esiste il Dirigente Locale) deve assicurarsi che tutte le traverse limite di stazionamento siano completamente libere e gli scambi in perfetto stato di funzionamento.

È assolutamente proibito effettuare spostamenti di materiale rotabile senza il preventivo ordine del Dirigente Locale o del Capotreno.

*Quando le manovre saranno state ultimate* il Dirigente Locale o il Capotreno (ove non esiste il Dirigente Locale) deve assicurarsi che nessuna traversa limite di stazionamento sia rimasta impegnata e che gli scambi siano stati rimessi in posizione normale.

### **13.11 Verifiche dopo terminata la manovra.**

Qualora siano state eseguite manovre, subito dopo la partenza del treno, il Dirigente Locale ove esiste, ovvero l'operatore di stazione, dovrà visitare, o fare visitare dal proprio personale, i deviatori manovrati da apparato centrale o assicurati da ferma scambi per accertare che non siano stati tallonati.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 98 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## **Art. 14 – PRESENZIAMENTO DEI TRENI**

### **14.1 Presenziamento nella stazione.**

Al transito dei treni di qualsiasi specie il Dirigente Locale o l'operatore di stazione debbono trovarsi fuori del fabbricato viaggiatori sul marciapiede.

### **14.2 Consegne corrispondenze o merci.**

Qualora il treno vi abbia fermata, il Dirigente Locale o l'operatore di stazione, dovranno, all'arrivo del treno, portarsi sollecitamente presso il bagagliaio ove trovasi il Capotreno nell'intento di conseguire la massima celerità nella presa e consegna delle corrispondenze nonché delle eventuali comunicazioni.

Nelle ore di oscurità il personale osserverà tale obbligo con maggiore particolare cura.

## **Art. 15 – ANNUNCIO, SEGNALAZIONE E CIRCOLAZIONE DEI TRENI STRAORDINARI**

### **15.1 Autorizzazione alla effettuazione dei treni straordinari.**

Unicamente la Direzione può autorizzare di volta in volta ed effettuare treni straordinari. Soltanto i treni per soccorso saranno effettuati ad iniziativa dei Dirigenti Unici che ne regoleranno la marcia.

### **15.2 Annuncio treni straordinari.**

Chi mette in circolazione un treno straordinario dovrà prima annunciarlo con regolare fonogramma circolare a tutte le stazioni della linea fino alla stazione successiva a quella di termine della corsa del treno, se questa non è la Stazione estrema della linea, estendendo gli annunci alla Direzione, alle unità di manutenzione, al Capo Deposito ed alle Sottostazioni Elettriche.

### **15.3 Segnalazioni treni straordinari.**

Il Dirigente Unico deve prescrivere ai Dirigenti Locali, o in loro assenza ai Capitreno, la segnalazione di ciascun treno straordinario mediante il treno che immediatamente lo precede, o in caso di necessità, coi treni che percorrono il tratto in senso opposto, come è prescritto all'art. 38 del capitolo 4.

### **15.4 Segnalazione su foglio di corsa.**

Sul foglio di corsa del treno che segnala lo straordinario deve farsi la prescrizione con la formula stabilita.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 99 di 198
--	----------------------------	----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **15.5 Annuncio per telefono.**

Nell'annunciare per telefono la effettuazione dei treni straordinari si deve sempre indicare il motivo della effettuazione (vedasi formula).

### **15.6 Ricezione da parte degli agenti.**

Tutti gli agenti, che ricevono l'annuncio di un treno straordinario, dovranno darne conferma con regolare fonogramma al Dirigente Unico dal quale dipendono.

### **15.7 Avviso ai treni interessati.**

Spetta ai Dirigenti Unici di avvisare i treni interessati (treni che hanno incroci o precedenze con lo straordinario, e treni che lo precedono o lo seguono immediatamente a non più di un'ora di distanza anche per una parte soltanto del suo percorso) della effettuazione dello straordinario, prima che essi s'introducano sul tratto percorso dello straordinario stesso.

Inoltre, nell'entrare nella zona di circolazione dello straordinario, ogni treno interessato dovrà avere preventivamente fissato da parte del Dirigente Unico l'incrocio da rispettare con lo straordinario stesso.

### **15.8 Modalità di inoltro dei treni ordinari verso un sede di incroci con treni straordinari.**

Il Dirigente Unico non deve far partire il treno diretto verso la stazione che precede quella di incrocio senza assicurarsi che il personale sia stato avvisato dell'incrocio con lo straordinario nei modi prescritti, ed in mancanza dovrà supplirvi.

## **Art. 16 – ANNUNCIO, SEGNALAZIONE E CIRCOLAZIONE DEI TRENI SUPPLEMENTARI (bis, ter, ecc.)**

### **16.1 Annuncio supplementare.**

I treni supplementari (bis, ter, ecc.) devono essere annunciati alle stazioni ed ai treni interessati come è prescritto per i treni straordinari. Mancando il tempo, l'annuncio col telefono deve procedere da stazione a stazione.

### **16.2 Segnali in stazione.**

Nelle stazioni di incroci, o da considerarsi come tali, il Capotreno del treno che fa la segnalazione dovrà presentare dall'automotrice o dal locomotore il segnale rosso ai treni di direzione opposta.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 100 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 16.3 Segnalazioni dai BIS in stazione.

Le disposizioni precedenti devono essere osservate dal personale dei treni bis quando abbia luogo il ter.

### 16.4 Rispetto orario e incroci

I treni bis, ter, ecc. devono osservare l'orario, gli incroci e le precedenza stabilite per il treno originario di cui sono la ripetizione. Essi devono viaggiare sempre col giunto telefonico, e con la distanza di almeno 5 minuti, salvo nelle tratte esercitate col sistema di blocco.

### 16.5 Obblighi del C.T.

Il Capotreno di un treno che è seguito da bis, ad ogni stazione rammenterà subito al Dirigente Locale o all'Agente di stazione della effettuazione del bis stesso.

### 16.6 Spostamenti di incroci o di precedenza.

Quando un treno è seguito da bis, tutti i fonogrammi che lo riguardano, dovranno portare un cenno del bis, ed in caso che per il treno ordinario avvengano spostamenti d'incrocio o di precedenza, si dovrà sempre dire se il bis effettua tali incroci o precedenza nella sede normale o in quella anormale.

## Art. 17 – SOPPRESSIONE TRENI.

### 17.1 Treni viaggiatori

In via di massima, salvo casi di forza maggiore i treni viaggiatori non possono essere soppressi.

### 17.2 Treni in ritardo

Nel solo caso in cui un treno viaggiatori per ritardo o guasto motrice venisse raggiunto in una stazione dal treno viaggiatori successivo nel quale fosse possibile far prendere posto ai viaggiatori, il treno in ritardo potrà essere soppresso o fuso con il secondo convoglio. All'infuori di questo caso i treni viaggiatori, qualunque sia il loro ritardo, devono proseguire apertamente a distanza prescritta.

### 17.3 Treni merci

I treni ordinari che fanno servizio di sole merci, possono essere soppressi quando necessità di servizio lo richiedano.

### 17.4 Avviso alle stazioni

Chi sopprime un treno ordinario sia viaggiatori o merci o uno straordinario già annunciato deve darne avviso telefonico alle stazioni interessate, come per le effettuazioni degli straordinari.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 101 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## **Art. 18 – NORME GENERALI PER LA PARTENZA PERCORSO ED ARRIVO DEI TRENI**

### **18.1 Orario treni**

Un treno viaggiatori nella tratta Viterbo - Sacrofano non deve, partire da una stazione prima dell'ora assegnatagli dall'orario.

Per i treni merci è ammessa l'anticipazione dell'orario, purchè se ne possa dare comunicazione alle stazioni e fermate interessate, ed ai passaggi a livello.

### **18.2 Verifica treni in partenza**

Prima che avvenga la partenza del treno il personale di servizio, nei limiti delle sue mansioni e sempre in modo da evitare ritardi, deve assicurarsi che tutto il treno sia in ordine.

Dieci minuti prima della partenza dalla stazione di origine il Dirigente Locale o il Capotreno (qualora la Stazione non fosse retta da Dirigente Locale) avviserà il Dirigente Unico a mezzo del seguente fonogramma: *Treno...pronto orario (oppure ora...)* al quale il Dirigente Unico risponderà col seguente fonogramma: *Nulla osta partenza treno...prescrivendo...*

### **18.3 Prova freni treni**

Il macchinista dei treni serviti da freno continuo, prima di partire dalla stazione originaria, deve fare la prova del freno stesso, prova che deve ripetersi tutte le volte che il treno subisse variazioni nella composizione.

#### **18.3.1 Prova freni nelle stazioni dove il treno inizia il servizio giornaliero dopo l'intervallo notturno**

Il macchinista titolare del treno, dopo aver eseguito i previsti controlli ai veicoli si porterà in cabina di guida dove, appena la pressione dell'aria ha raggiunto valori di 5 atm. nella condotta generale e di 8 atm. nella condotta principale, eseguirà, agendo sul rubinetto di comando del freno automatico continuo una frenata moderata scaricando circa 2 atm. dalla condotta generale portandola da 5 a 3 atm. Lasciando il rubinetto di comando in questa posizione dovrà controllare:

a) Che la pressione dei cilindri freno sia:

- Tra 3,15 atm. e 3,65 atm. per i carrelli delle motrici delle U.d.T. Firema E84/E84A.
- Tra 2,50 atm. e 3,00 atm. per i carrelli delle motrici delle U.d.T. Alstom MRP236.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 102 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

- Tra 1,95 atm. e 2,45 atm. per i carrelli delle rimorciate pilota delle U.d.T. Firema E84/E84A.
- Tra 1,95 atm. e 2,45 atm. per i carrelli delle rimorciate pilota delle U.d.T. Alstom MRP236.

- b) L'avvenuta accensione della segnalazione di bassa pressione.
- c) L'avvenuta accensione delle segnalazioni di frenatura pneumatica in atto.

Eseguite le verifiche delle pressioni dei cilindri freno, il macchinista porterà il rubinetto di comando nella posizione di marcia e verificherà quindi:

- a) Il ritorno a zero della pressione nei cilindri freno.
- b) Lo spegnimento della segnalazione della frenatura pneumatica in atto.
- c) Lo spegnimento della segnalazione della bassa pressione che dovrà avvenire quando la pressione nella condotta generale avrà raggiunto circa 4,5 atm.

### **18.3.2 Prova freni quando per una ragione qualsiasi la condotta generale viene interrotta e poi ripristinata.**

Il macchinista dovrà eseguire la prova come previsto all'art.18.3.1.

### **18.3.3 Prova freni quando per un guasto vengono fusi due treni.**

Il macchinista dovrà eseguire la prova come previsto all'art.18.3.1 agendo sul rubinetto di comando del freno della cabina guida della U.d.T. che comanda la frenatura del convoglio e controllando, nella cabina guida della U.d.T. che non comanda la frenatura del convoglio, l'accensione della segnalazione di frenatura pneumatica in atto e la pressione del cilindro freno.

### **18.3.4 Prova freni prima di fare una manovra quando nel convoglio in sosta sono state eseguite lavorazioni di manutenzione programmata o intervento al sistema frenante.**

Il macchinista dovrà eseguire la prova come previsto all'art.18.3.1 con l'ausilio di un operaio della manutenzione controllando anche l'avvenuto serraggio di tutti i ceppi.

## **18.4 Velocità dei treni sui deviatoi.**

Il macchinista deve osservare la posizione degli scambi incontrati di punta, per assicurarsi che siano disposti per il regolare instradamento del treno. Transiterà sugli scambi stessi con la necessaria cautela, rallentando sempre la corsa, specialmente se presi di punta.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 103 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Il macchinista dovrà rispettare la velocità prevista all'art.4 della Prefazione Generale Orario di Servizio (PGOS).

#### **18.5 Attenzione del personale nel lasciare una stazione.**

Il personale del treno, sia di Trazione che del Movimento, partendo da una stazione deve di tanto in tanto guardare verso la stazione da cui si allontana, per obbedire immediatamente ai segnali che eventualmente venissero fatti a mezzo di bandiere, fanali ed anche col segnale di protezione che manovrato ripetutamente, è segnale di fermata.

#### **18.6 Traversa limite**

Il treno che ha incrocio in una stazione, deve essere fermato in modo da non impedire l'ingresso o la partenza del treno incrociante. A questo riguardo, fra i binari divergenti di uno scambio nel punto estremo di occupazione è collocata una traversa denominata *traversa limite di stazionamento*, dipinta in bianco. Perciò i treni e le colonne di veicoli sostanti, non dovranno mai occupare il binario oltre la traversa stessa né con la testa né con la coda.

#### **18.7 Superamento traverse limite.**

Fermo che sia un treno, se questo dovesse impegnare degli scambi manovrati da apparato a filo a distanza, o le traverse limite di stazionamento, il Capotreno, esporrà ed agiterà immediatamente segnale rosso verso la stazione come richiamo a non manovrare gli scambi stessi.

#### **18.8 Velocità nelle stazioni terminali**

I treni debbono entrare con precauzione nelle stazioni terminali della linea.

#### **18.9 Rallentamenti**

Per quanto riguarda i rallentamenti si rimanda al capitolo 2 art. 11.5.

### **Art. 19 – VELOCITA' DI CORSA, RITARDI, RECUPERI**

#### **19.1 Velocità diversa dei treni.**

La velocità di corsa di un treno deve essere regolata in modo da giungere o transitare nelle stazioni non prima dell'ora stabilita.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 104 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **19.2 Ritardi e recuperi.**

Possibilmente si debbono evitare i ritardi e quelli inevitabili devono essere recuperati nelle soste maggiori di un minuto, e nella corsa, quando non vi sia divieto e purché non si superi la velocità massima assegnata alle diverse tratte della linea.

### **19.3 Velocità nelle discese.**

Nei tratti di discesa forte e lunga, se vi sia pericolo di slittamento, il macchinista deve ridurre la velocità del treno nella misura imposta dalle circostanze e dalla prudenza.

### **19.4 Passaggio in ritardo.**

Quando un treno è in ritardo di 10 minuti o più, nella località dove si raggiunge tale ritardo il Capotreno o il Dirigente Locale – ove questo esiste – deve notificarlo con regolare fonogramma al Dirigente Unico della tratta comprendente la detta località; questo ne darà comunicazione alla prossima stazione d'incrocio o di precedenza.

### **Art. 19.5 Variazione di ritardo**

Tale fonogramma deve ripetersi dalle stazioni dove il ritardo subisce variazioni che raggiungono i 5 minuti.

## **Art. 20– DISTANZA FRA TRENI CHE SI SEGUONO**

### **20.1 Velocità diversa dei treni.**

Nei tratti non previsti di blocco un treno potrà seguire il precedente solo quando questi avrà oltrepassato il primo posto telefonico collegato con il D.U. ed in ogni caso non prima di 5 minuti.

Quando la velocità dei due treni sia diversa, e quella del secondo treno pronto a partire sia maggiore di quella del primo, l'intervallo nella stazione di partenza deve essere tale da non divenire minore di 5 minuti all'arrivo nella stazione successiva.

### **20.2 Mancanza di giunto di un treno a seguito di un altro.**

Quando due treni si seguono e per un qualunque motivo (per es. non funziona il telefono fisso) sia venuto a mancare al Dirigente Unico il giunto del primo treno, il secondo treno non potrà partire se

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 105 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

non alla distanza di tanti minuti quanti sono quelli che il treno precedente impiega secondo l'orario per giungere alla prossima stazione, aumentati di 5 minuti.

Al macchinista del secondo treno dovrà inoltre essere prescritta la precauzione di marcia.

### **20.3 – Attesa a un segnale di blocco.**

Qualora un treno dopo avere rispettato un segnale di blocco a via impedita abbia effettuato la fermata, può riprendere la marcia come previsto dagli articoli 27 e 28 del capitolo 4.

### **20.4 Distanziamento minimo**

Nel caso che il distanziamento di due treni che si seguono sia minimo, cioè effettuato tra due stazioni successive distanti non più di 5 minuti di percorrenza, il Dirigente Unico prima di concedere al treno che segue la via libera per il proseguimento, dovrà assicurarsi, dopo aver avuto il giunto del treno che precede, che questo sia anche partito dalla stazione da dove è stato trasmesso il giunto.

### **20.5 Protezione di un treno a distanziamento minimo.**

I Dirigenti Locali, ove esistano, ed i Capotreno, dopo avere dato al Dirigente Unico il giunto di un treno seguito da un altro con distanziamento minimo, dovranno, qualora il treno non dovesse ripartire subito, effettuare la chiusura del segnale per proteggere la coda del treno stesso.

## **Art. 21– TRENI DIMEZZATI SULLA LINEA E LORO PROTEZIONE**

### **21.1 Fermata in linea.**

Un treno che si ferma lungo la linea, quando si prevede che la fermata oltrepassi i 5 minuti, dovrà essere protetto dalla parte posteriore con segnale esposto alla distanza prevista nell'art. 21 del capitolo 4.

### **21.2 Treno dimezzato in linea.**

Se il treno si ferma per insufficiente forza di trazione, dovrà essere dimezzato dopo aver assicurato la immobilità della parte posteriore, frenandola e, dove occorresse, calzando le ruote. Il treno dovrà essere ricoverato con la prima parte nella prossima stazione, facendo segnalare locomotore di ritorno.

### **21.3 Segnali da esporre da parte del C.T.**

Il Capotreno prenderà posto sulla motrice o locomotore, ed esporrà il segnale rosso all'arrivo nella stazione per impedire la partenza di qualsiasi treno o locomotore in senso opposto.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 106 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

#### **21.4 Segnali a protezione del treno in linea.**

La seconda parte rimasta sulla linea dovrà essere protetta come è detto nel precedente comma 1 e sorvegliata da agente.

#### **21.5 Ritorno del Locomotore isolato.**

Il locomotore del treno dimezzato ritornerà isolato scortato dal Capotreno e portando il segnale di ritorno, a prendere la seconda parte, e si userà massima precauzione nel congiungimento per evitare la retrocessione della parte ferma.

#### **21.6 Verifica dello stazionamento dei veicoli lasciati in linea.**

Quando un treno, per qualsiasi accidentalità, si dimezzi in piena linea, la seconda parte dovrà essere fermata con la maggiore prontezza, e la parte prima invece dovrà proseguire fino a che non si abbia l'assoluta certezza che la seconda sia ferma. Se la linea, rispetto alla marcia del treno, è in salita almeno del 10 per mille o se gli organi di attacco sono rotti in modo da rendere impossibile l'aggancio fra i due veicoli staccati si adotteranno le disposizioni del caso precedente, lasciando la seconda parte protetta da segnali. Quando invece gli organi di aggancio non sono rotti, si dovranno ricongiungere le due parti, e poscia proseguire con tutto il treno.

#### **21.7 Divieto di spostamento di veicoli con la forza di gravità.**

È assolutamente vietato di far discendere per forza di gravità, una colonna di veicoli lungo la linea, o un veicolo isolato, governati dalla sola manovra dei freni.

### **Art. 22 – RETROCESSIONE DEI TRENI**

#### **22.1 Retrocessione di un treno.**

Un treno partito da una stazione non può retrocedervi né rientrarsi senza ordine del Dirigente Locale di questa o del competente Dirigente Unico, eccezione fatta per i casi di evidente pericolo. In quest'ultimo caso, il treno deve essere preceduto con segnale rosso a mano alla distanza non minore di 200 metri.

Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione del D.U., purché il veicolo di coda venga presenziato o preceduto da un agente, rispettando le norme di frenatura e i limiti di velocità previsti dalle disposizioni in vigore.

Il D.U., prima di autorizzare la retrocessione, deve darne avviso al personale interessato e quindi disporre che il treno in retrocessione viaggi con marcia a vista per tutta la tratta.

Sono sempre ammessi limitati movimenti di retrocessione 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 300 metri e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 107 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

In casi d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni precedenti per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano.

## **Art. 23 – ANORMALITA' ED INCIDENTI NELLA CORSA DEI TRENI**

### **23.1 Anormalità che compromettano la sicurezza di servizio.**

Quando il personale di trazione e quello di scorta ad un treno noti qualche anormalità o irregolarità che potrebbero compromettere la sicurezza di altri treni o del proprio, dovrà arrestare la corsa. Se il pericolo che ha causato fermata si può rimuovere il Capotreno ordinerà di riprendere senz'altro la corsa. Se invece il pericolo permane, egli dovrà provvedere alla protezione del punto pericoloso con agenti di vigilanza o col proprio personale e poscia proseguire se è possibile. All'arrivo nella prossima stazione dovrà tenere esposto il segnale di fermata.

### **23.2 Informazioni ai D.U.**

All'arrivo in stazione, come per i casi di altre irregolarità, incidenti o attentati alla sicurezza del treno o alla incolumità delle persone, dovrà informare il Dirigente Unico, o se esiste il Dirigente Locale, al quale spetta di provvedere, di dare i prescritti avvisi e, quando ne è il caso, di denunciare il fatto alle Autorità.

### **23.3 Compiti del D.U. in caso di incidente.**

Nei casi d'incidenti che abbiano causato danni alle persone ed al materiale, il Dirigente Unico dovrà informare la Direzione con regolare fonogramma e ciò indipendentemente dal rapporto scritto che deve essere sempre fatto dal Dirigente e dal Capotreno nel foglio di corsa.

In assenza di danni alle persone o al treno, il D.U. deve disporre l'immediata ripresa del servizio; il D.U. dovrà inoltre informare l'Autorità e far redigere dal Capotreno un regolare verbale contenente le informazioni utili alla identificazione dei soggetti coinvolti.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## Art. 24 – PRECEDENZE NORMALI ED ANORMALI

### 24.1 Manovra dei segnali e apparati di sicurezza.

Spetta al Capotreno che arriva per primo o al Dirigente Locale, dove esiste, di predisporre e di assicurare i deviatori per il passaggio del treno che prende il passo, e di manovrare a via libera il segnale di protezione dopo essersi accertato che nulla si oppone al ricevimento del treno stesso.

### 24.2 Avviso a tutte le stazioni, interessate dello spostamento di precedenza.

Nel caso di spostamento delle precedenza normali stabilite nell'Orario di Servizio ed in tutte le altre precedenza anormali che avvenissero per ritardo dei treni, il Dirigente Unico dal quale dipende la tratta dove avviene la precedenza, deve darne avviso alle stazioni interessate.

### 24.3 Formula di spostamento di precedenza.

Per dare l'ordine di spostamento di precedenza, il Dirigente Unico comunicherà al Capotreno del treno che deve lasciarsi sorpassare (o al Dirigente Locale) il seguente fonogramma:

*“TRENO..... CEDERA' PASSO A TRENO .....”*

al quale il Capotreno (o il Dirigente Locale) risponderà con la seguente formula:

*“CONFERMO CHE A .....MIO TRENO (oppure TRENO...) CEDERA' PASSO AL TRENO .....”*

quindi il Dirigente Unico comunicherà al Capo del treno che deve sorpassare l'altro treno (o il Dirigente Locale) il seguente fonogramma:

*“TRENO ...PRECEDERA' A ...TRENO ...”*

al quale fonogramma il Capotreno (o il Dirigente Locale) risponderà con la seguente formula:

*“CONFERMO PRECEDENZA A ..... A MIO TRENO .....(oppure TRENO .....RISPETTO TRENO .....)”*

Tutti i suddetti fonogrammi saranno trascritti sui registri fonogrammi e sui fogli di corsa, inoltre i Capotreno daranno comunicazione ai macchinisti dello spostamento della precedenza a mezzo Mod. M-171 mentre ove esiste il Dirigente Locale questi, oltre a trascrivere l'ordine di spostamento di

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 109 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

precedenza sul foglio di corsa, provvederà anche a comunicarlo al macchinista e al Capotreno a mezzo Mod. M-171.

## **Art. 25 – INCROCI**

### **25.1 Incroci normali.**

Gli incroci normali fissati nelle stazioni e risultanti dall'orario di servizio o da orari speciali non possono spostarsi, se non dopo avere ottemperato alle disposizioni contenute negli art 6,7 e 25del presente capitolo.

### **25.2 Divieto di entrata simultanea.**

I treni incrocianti non devono in nessun caso entrare simultaneamente nella stazione o nei raddoppi, e il primo che arriva deve essere ricevuto di norma sul binario di più corretto tracciato.

Qualora il treno arrivato per primo sia un treno merci o materiali, si dovrà poi curare, sempreché possibile, di ricoverarlo in modo che venga agevolato ai viaggiatori del treno incrociante l'accesso tra il treno ed il fabbricato viaggiatori.

### **25.3 Compiti del C.T. entrato per primo.**

Il Capotreno arrivato per primo chiederà il nulla osta per il proseguimento anche per il secondo treno, riportando la formula nel proprio foglio di corsa che presenterà poi al secondo Capotreno ritirandone la firma.

I Dirigenti Unici prima di licenziare i treni incrociati devono assicurarsi, chiedendo ai Capotreno o anche al solo Capotreno entrato per primo, che entrambi siano giunti interi.

### **25.4 Identificazione del treno incrociante.**

Data l'importanza, nelle stazioni di incrocio (o precedenza) dell'accertamento che il treno o i treni che giungono o si trovano in stazione siano effettivamente quelli che, in base all'orario o alle prescrizioni avute, debbono essere incrociati o preceduti, i Capotreno dovranno prima di partire col proprio treno, assicurarsi che siano giunti tutti gli altri treni che lo debbano incrociare, il che comporta l'obbligo di rivolgere apposita domanda al Dirigente Unico o al Dirigente Locale se ivi esiste, ovvero, se la stazione non è retta da Dirigente Locale di identificare personalmente il treno o i treni che giungono o sono in stazione col farsi esibire dai singoli Capotreno i fogli di corsa, e che per l'appunto dovranno essere controfirmati. Anche i macchinisti sono tenuti ad accertarsene domandandone conferma al proprio Capotreno.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 110 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 25.5 Obblighi del D.U. nel caso di ritardi di treni.

Nel caso di ritardo di uno dei due treni, o anche di entrambi, ma in differente misura, il Dirigente Unico, allo scopo di evitare che il ritardo di un treno si riversi sull'altro o sull'intero servizio, deve spostare l'incrocio normale mediante fonogrammi con i Capotreno o con i Dirigenti Locali dove questi esistano, nella località dove l'incrocio diventi più conveniente, e con le modalità qui appresso indicate.

### 25.6 Scelta della nuova sede di incroci.

Nella scelta della nuova stazione d'incrocio o località atta agli incroci, si dovrà aver cura che la corsa sia facilitata al treno di maggiore importanza ai fini della regolarità di esercizio.

### 25.7 Cronologia di formule per spostamento.

Il Dirigente Unico che decide uno spostamento di incrocio, comunicherà prima al Capotreno del treno in ritardo l'ordine di trattenere il suo treno usando la formula: *Trattenere treno...a..., per incrociarvi Treno...* che il Capotreno impiegando l'apposito timbro, trascriverà tanto nel registro dei fonogrammi quanto nel foglio di corsa.

Se detto ordine venisse dato invece ad una stazione retta da Dirigente Locale la formula sarà la stessa, ma il Dirigente Locale la trascriverà solo sul suo registro dei fonogrammi.

Il Capotreno in ritardo, appena ricevuto il suddetto ordine, darà conferma al Dirigente Unico usando la formula: *“Per incrocio con treno...tratterò mio treno a...”* che, rimarrà trascritto tanto sul registro dei fonogrammi quanto sul foglio di corsa. Inoltre curerà la notifica al macchinista a mezzo di Mod. M-171, a norma dell'art. 8.3 del presente capitolo, annotando sul foglio di corsa: *“Consegnato al macchinista modulo M171 N...”*: Ciò fatto, il Capotreno confermerà al Dirigente Unico che l'ordine di spostamento è stato trascritto sul foglio di corsa e comunicato al macchinista mediante la formula:

*“TRASCritto SUL FOGLIO CORSA E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE D'INCROCIARE A .....TRENO”*.

Il Capotreno altresì depennerà l'indicazione dell'incrocio dalla colonna del quadro E del foglio di corsa destinata agli incroci normali, annotandolo invece nella colonna susseguente.

Se invece l'ordine è stato dato al Dirigente Locale, questi confermerà al Dirigente Unico usando la seguente formula che, trascriverà sul suo registro dei fonogrammi:

*“PER INCROCIO CON IL TRENO ...TRATTERO' TRENO A .....”*;

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 111 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

curerà la notifica al macchinisti ed al Capotreno a mezzo mod. M171 e sul foglio di corsa del treno che deve essere trattenuto farà la seguente prescrizione: *“Incrociate a...treno...consegnato al macchinista mod. M171 N...”*. Inoltre depennerà l’indicazione dell’incrocio dalla colonna del quadro E del foglio di corsa destinato agli incroci normali, annotandolo invece nella colonna susseguente.

Il Capotreno del treno in ritardo o il Dirigente Locale che riceve il suddetto ordine, deve ritenere valido lo spostamento d’incrocio soltanto dopo aver trasmesso completo col numero e la firma al Dirigente Unico il fonogramma di conferma, ed avere ascoltata la parola “Fine” detta per chiusa dal Dirigente Unico.

Qualora per un’improvvisa interruzione del telefono lo scambio dei predetti fonogrammi non potesse essere completato fino alla chiusa del Dirigente Unico, il Capotreno del treno in ritardo, o il Dirigente Locale, non dovranno ritenere valido lo spostamento d’incrocio, e l’incrocio stesso pertanto dovrà essere mantenuto e rispettato nella sua sede normale.

Il Dirigente Unico, soltanto dopo avere ricevuta la conferma suddetta, ed avere inoltre provveduto a fare disporre i semafori a via impedita nella stazione in cui l’incrocio viene spostato, comunicherà al Capotreno dell’altro treno l’ordine di avanzare oltre la stazione d’incrocio normale, usando la formula:

*“FATE PROSEGUIRE TRENO .....FINO A .....PER INCROCIARVI TRENO ...”*

che il Capotreno confermerà impiegando l’apposito timbro, trascriverà tanto sul registro fonogrammi e comunque riporterà sul foglio di corsa.

Se l’ordine è dato ad una località con Dirigente Locale la formula sarà la stessa ma il Dirigente Locale la trascriverà solo sul registro fonogrammi.

Il Capotreno confermando userà la formula:

*“CONFERMO PROSEGUIMENTO MIO TRENO .....FINO A .....PER INCROCIARVI TRENO .....*”

che rimarrà trascritta sia sul registro fonogrammi quanto sul foglio di corsa. Inoltre curerà la notifica al macchinista mediante mod. M171, annotando sul foglio di corsa: *“Consegnato al macchinista modulo M171 N....”* Ciò fatto, il Capotreno confermerà al Dirigente Unico che l’ordine di spostamento è stato trascritto sul foglio di corsa e comunicato al macchinista mediante la formula:

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 112 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

*“TRASCRITTO SUL FOGLIO CORSA E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE DI INCROCIARE A .....TRENO...”*

Il Capotreno altresì depennerà l'indicazione dell'incrocio dalla colonna del quadro E del foglio di corsa destinata agli incroci normali, annotandolo invece nella colonna susseguente.

Se l'ordine è stato dato ad un Dirigente Locale questi confermerà usando la formula:

*“CONFERMO PROSEGUIMENTO TRENO .....FINO A .....PER INCROCIARVI TRENO .....”*

Il Dirigente Locale curerà la immediata notifica al macchinista ed al Capotreno con mod. M171 e farà sul foglio di corsa la prescrizione: *“Incrociate a...treno...Consegnato al macchinista modulo M171 N...”*. Inoltre depennerà la indicazione dell'incrocio dalla colonna del quadro E del foglio di corsa destinata agli incroci normali, annotandolo invece nella colonna susseguente.

L'ordine di spostamento d'incrocio al treno che deve avanzare oltre la stazione d'incrocio normale deve essere impartito da parte del Dirigente Unico al Capotreno, od al Dirigente Locale ove esiste, solo nella località sede normale dell'incrocio.

Per il treno da far avanzare, lo spostamento d'incrocio deve ritenersi ugualmente valido qualora, per improvvisa interruzione del telefono si sia potuta trasmettere solamente la formula: *“Fate proseguire treno...fino a...per incrociavi treno...(firma)...”* ancorché cioè non si sia potuta trasmettere al Dirigente Unico da parte del Capotreno o Dirigente Locale, la conferma: *“Confermo proseguimento treno...fino a...per incrociarvi treno...”*

### **25.8 Facoltà del D.U. per successivi spostamenti.**

Quando l'incrocio è stato regolarmente spostato dal Dirigente Unico spetta a questi l'iniziativa per qualsiasi altro spostamento successivo seguendo per analogia le norme prescritte per lo spostamento dell'incrocio normale.

### **25.9 Ordini del D.U. competente per tratta.**

Tutti gli ordini relativi allo spostamento devono essere dati esclusivamente dal Dirigente Unico della tratta interessata.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 25.10 Avviso alle stazioni.

Il Dirigente Unico pur avendo elementi per stabilire senz'altro lo spostamento dell'incrocio deve sempre dare alla località sede dell'incrocio normale l'ordine di provvedere all'apertura del segnale segnale con la formula:

*“PER L'INCROCIO TRA TRENO .....E TRENO ..... APRITE IL SEGNALE D'INGRESSO AL TRENO .....”.*

Dopo aver provveduto allo spostamento dell'incrocio con le modalità di cui all'art.25.7 del presente capitolo, il Dirigente Unico dovrà dare l'avviso alla località d'incrocio normale che l'incrocio avviene altrove con la formula:

*“TRENI .....E ..... INCROCIANO A .....”.*

### 25.11 Incroci precedenti allo spostamento.

Il Dirigente Unico dovrà di massima evitare di impartire ordini di spostamenti d'incrocio ad un treno che debba effettuare ancora altri incroci avanti a quello che si vuole spostare.

### 25.12 Spostamento dopo incroci normali.

Se a seguito di spostamento, un incrocio va a cadere dopo uno o più altri incroci normali, sarà richiamata da parte del Dirigente Unico l'attenzione del Capotreno sull'incrocio o sugli incroci normali, aggiungendo di seguito alla formula dello spostamento, la seguente prescrizione:

*“FERMO RESTANDO INCROCIO DEL VOSTRO TRENO .....CON IL TRENO .....(O CON I TRENI .....A .....)”*

## Art. 26 – PRESCRIZIONI PER L'ENTRATA DEI TRENI NELLE STAZIONI DI INCROCIO O PRECEDENZA E IN LOCALITÀ NON PRESENZiate O SENZA SEMAFORI

### 26.1 Incroci con stazioni presenziate.

Nelle stazioni e fermate fornite di segnali di protezione, il Dirigente Locale o l'Operatore di stazione – nei casi d'incrocio normale – attenderà dal Dirigente Unico l'ordine di aprire soltanto quel segnale che sarà indicato dallo stesso Dirigente per l'ingresso in stazione del primo treno incrociante.

Il Dirigente Unico dieci minuti prima dell'incrocio trasmetterà al Dirigente Locale o all'Agente di stazione l'ordine utilizzando la formula n. 68: *“Per l'incrocio fra treno...e treno... aprite il segnale*

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 114 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

*d'ingresso al treno...*”. Chi riceve l’ordine provvederà ad aprire il semaforo corrispondente al treno che deve entrare per primo, dopo di che darà conferma al Dirigente Unico della manovra eseguita mediante al seguente formula:

*“PER L’INCROCIO DEL TRENO ..... CON IL TRENO .....CONFERMO AVERE APERTO IL SEMAFORO AL TRENO .....(FIRMA)”*

Nel caso in cui il telefono non funzioni, per cui il Dirigente Unico non abbia potuto trasmettere l’ordine di apertura del segnale, sarà aperto il segnale al treno che si presenterà per primo, e se l’arrivo è simultaneo, sarà fatto entrare prima il treno di maggiore importanza ai fini della regolarità. Ricoverato detto treno nel binario di più corretto tracciato il Capotreno di questo, o il Dirigente Locale, manovrerà gli scambi necessari per il ricevimento e l’uscita del secondo treno sul binario disponibile, e soltanto dopo aver ultimate le manovre darà il segnale di libero ingresso al secondo treno.

Il secondo treno arrivato sarà fatto partire per primo dal Capotreno del primo treno, che dopo uscito il detto treno disporrà gli scambi per l’itinerario normale.

Qualora due treni si incrocino in una località ove già si trovi ricoverato un altro treno, la partenza di questi due treni, dopo il loro incrocio, verrà regolata dal Capotreno che già si trovava nella località, dovrà sempre avvenire secondo l’ordine consueto, vale a dire quello di questi due treni che entrerà per ultimo sarà il primo a ripartire.

Nel caso invece che in una località retta dal Dirigente Locale si trovino più di due treni incrocianti, essi verranno licenziati secondo l’ordine che il Dirigente Locale crederà più opportuno stabilire.

### **26.2 Velocità del treno che entra per primo.**

Il macchinista entrando in stazione di incroci (o precedenza) anche trovando il segnale a via libera, dovrà rallentare la corsa in modo da essere in grado di fermare il treno prima di oltrepassare il segnale stesso. Il Capotreno affacciandosi da un finestrino constaterà se la posizione del segnale indica che la via è libera, ed in caso affermativo darà il segnale per il proseguimento della corsa.

Il macchinista dovrà rispettare la velocità prevista nella P.G.O.S.

### **26.3 Località presenziate ed impresenziate.**

Le località di servizio normalmente presenziate da agenti abilitati al movimento devono risultare dall’orario di servizio.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 115 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Quelle eccezionalmente non presenziate dovranno dal Dirigente Unico essere comunicate di volta in volta al personale del treno mediante prescrizione sul foglio di corsa o fonogramma da trascrivere nel foglio di corsa.

Nel caso di incroci normali od anormali in impianti temporaneamente impresenziati o disabilitati, il D.U. prescriverà **al solo treno che entrerà per primo** di superare il segnale di ingresso disposto a via impedita con la seguente prescrizione:

*“stazione di.....impresenziata/disabilitata dal movimento entrate con marcia a vista superando il segnale di ingresso disposto a via impedita arrendovvi prima di impegnare lo scambio di ingresso e riprendendo la marcia solo dopo aver accertato la regolare posizione dello stesso”.*

#### **26.4 Benestare del D.U. per impresenziamento.**

Il Dirigente Locale o l'Agente di stazione che deve assentarsi dal servizio, se non sarà sostituito, dovrà chiedere ed ottenere il benestare del Dirigente Unico e successivamente dovrà avvertirlo appena riprenderà il servizio.

#### **26.5 Manovra del dischetto da marciapiede.**

In tutti i casi d'incrocio o precedenza in località non retta da Dirigente Locale, la manovra a via libera del dischetto da marciapiede (descritta nell'art. 5.4 del presente capitolo) o del segnale d'uscita nei riguardi del treno che riprende per primo la corsa, deve venire eseguita dal Capotreno che è arrivato per primo, o da altro agente, ma sempre dietro preciso ordine del detto Capotreno nel caso che questi non potesse abbandonare il suo posto.

### **Art. 27 – INCROCI E PRECEDENZE COL LIBERO TRANSITO**

#### **27.1 Modalità e condizioni per libero transito.**

Nelle Stazioni di incrocio o di precedenza i due treni debbono, di massima, sempre arrestarsi, e il treno entrato per secondo ripartirà dopo che il Capotreno abbia constatato e controfirmato sul foglio di corsa del treno entrato per primo, che il Dirigente Unico ha dato il nulla osta per il proseguimento dei due treni. Per determinati treni tuttavia, il Dirigente Unico potrà accordare, in caso di incrocio o precedenza, il passaggio senza fermata al treno che arriva per secondo quando egli abbia avuto conferma che:

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

- 1) tutti i treni che effettuano l'incrocio o la precedenza con il treno che non si vuole fermare, siano giunti completi, siano fermi sui binari di ricovero e con i veicoli estremi entro le traverse limiti;
- 2) che i deviatori siano stati disposti per il libero e sicuro passaggio del treno che deve incrociare o prendere il passo.

### **27.2 – Compiti del Capotreno per libero transito.**

Il Capotreno che per orario deve giungere per primo nella Stazione di incrocio o precedenza da attuarsi col passaggio senza fermata del treno che arriva per ultimo dovrà:

- 1) verificare subito che il suo treno sia ivi giunto completo;
- 2) far arrestare il suo treno nel binario di ricovero senza più muoverlo, e in modo che i veicoli estremi siano entro le traverse limite;
- 3) manovrare i deviatori in modo da disporli per il sicuro e libero passaggio del treno che prende il passo, ovvero incrociante.

Detto Capotreno, solamente dopo avere a tutto ciò ottemperato confermerà al Dirigente Unico con il seguente fonogramma:

*“TRENO .....GIUNTO A .....ORARIO (oppure ORE) VIA LIBERA AL TRENO .....CON LIBERO TRANSITO A .....”.*

Se la manovra dei deviatori sarà effettuata dal Capotreno a mezzo di apparato centrale, egli dovrà aver cura appena ultimata la manovra delle leve, di abbassare la saracinesca chiudendola, e ritirandone la chiavetta; se invece i deviatori saranno manovrati a mano sul posto, il Capotreno dovrà ordinare ai deviatori il presenziamento dei deviatori stessi, fino a che il treno sarà liberamente transitato.

Il Dirigente Unico, una volta ricevuto dal Capotreno la conferma o il fonogramma sopracitato, provvederà all'avviso al treno che deve effettuare senza fermarsi l'incrocio o la precedenza.

Nel caso dunque che tale avviso possa essere dato in tempo fino ad una Stazione presenziata da Dirigente Locale, il Dirigente Unico trasmetterà a questo il fonogramma:

*“PRESCRIVETE LIBERO TRANSITO AL TRENO .....RISPETTO AL TRENO .....A .....”*

Il Dirigente Locale provvederà così a prescrivere al Capotreno sul foglio di corsa:

*“Libero transito a...rispetto treno...”.*

E darà parimenti l'avviso al guidatore mediante modulo M172.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 117 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Qualora invece il Dirigente Unico debba rivolgersi direttamente al Capotreno, gli prescriverà egli stesso:

*“Libero transito a...rispetto treno...”.*

In mancanza di tale prescrizione, ancorché il libero transito sia indicato nell’orario di servizio, il treno che arriva per ultimo dovrà ugualmente fermarsi nella stazione d’incrocio o di precedenza.

Anche nel caso di libero transito già accordato, debbono essere sempre osservate le norme relative alla precauzione all’ingresso alle Stazioni di incrocio o di precedenza, ed alla ripetizione al macchinisti, da parte del Capotreno, della posizione del segnale di entrata.

## **Art. 28 – SOSTA DEI TRENI**

### **28.1 Sosta superiore a 5 minuti.**

Quando un treno sosta in una località più di 5 minuti oltre la fermata prescritta dall’orario, qualunque sia la ragione, il Capotreno, o il Dirigente Locale se c’è, deve darne avviso telefonico al Dirigente Unico indicando il motivo. Si procederà in tal caso alla chiusura dei semafori di protezione qualora la sosta dovesse prolungarsi.

## **Art. 29 – CIRCOLAZIONE AD ORARIO LIBERO DEI TRENI E DEI LOCOMOTORI**

### **29.1 Prescrizioni di massima per un treno od orario libero.**

Un treno ad orario libero, di massima, deve avere la prescrizione di fermare a tutte le stazioni, e non potrà proseguire senza l’autorizzazione di volta in volta del competente Dirigente Unico.

Tutti gli incroci e precedenza prescritti ai treni con un treno straordinario ad orario libero debbono essere considerati come incroci anormali e precedenze anormali, e quindi gli avvisi e prescrizioni si effettueranno a mezzo modulo M.171 e con tutte le modalità degli spostamenti di incroci e di precedenze.

### **29.2 Avviso di treni incrocianti.**

Il Dirigente Unico non deve autorizzare il proseguimento del treno ad orario libero dalla stazione precedente a quella d’incrocio, se prima non ha provveduto ad avvisare il treno incrociante e non ha

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 118 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

ottenuto dal Capotreno del medesimo o dal Dirigente Locale, ove esistesse, la conferma con fonogramma dell'effettuata prescrizione sul foglio di corsa e della partecipazione dell'incrocio al macchinista.

### **29.3 Guasto o lenta marcia di un treno OL.**

Un treno ad orario libero che per un guasto in linea, lenta corsa od altro motivo, non possa raggiungere la prossima stazione almeno 10 minuti prima dell'ora di partenza d'orario di un treno in senso opposto, dovrà proseguire facendosi precedere a 600 metri da un agente che esponga segnale d'arresto a mano.

### **29.4 Guasto alle comunicazioni.**

Quando il telefono non funzioni o il suo funzionamento sia imperfetto, o non sia applicabile quanto previsto al successivo art. 31.1 in materia di utilizzo di telefono cellulare, le corse ad orario libero non si dovranno mai effettuare, salvo casi di soccorso, nei quali si dovrà procedere con la massima precauzione e regolarsi in modo che il treno o locomotore di soccorso partendo da una stazione possa giungere nella successiva di incrocio almeno 15 minuti prima dell'ora di partenza in orario del treno incrociante. Se poi, per imprevedibile ritardo, tale condizione non potesse più mantenersi, il Capotreno dovrà fermare e proseguire soltanto dopo avere mandato innanzi un agente che precedendo il treno, lo protegga con segnale a mano alla distanza prescritta di 600 metri.

### **29.5 Divieto di effettuazione di due OL nella stessa tratta.**

Quando sia stato annunciato o segnalato un treno ad orario libero, non se ne potrà effettuare un altro interessante la stessa tratta.

## **Art. 30 – CIRCOLAZIONE DEI TRENI MATERIALI**

Quanto concerne la circolazione dei treni materiali è trattata nel capitolo 2 all'articolo 19, intendendosi per la tratta extraurbana la gestione e la responsabilità in capo al D.U.

### **30.1 Distinzioni delle tratte di circolazione.**

Nella circolazione dei treni materiali si deve distinguere il tratto percorso in condizioni ordinarie, senza fermate in piena linea, da quello in cui si debbono invece effettuare fermate per ragioni di lavoro.

### **30.2 Norme nelle tratte senza fermate.**

Nel primo tratto senza fermate in piena linea per lavoro, la circolazione dei treni materiali è soggetta alle norme che regolano tutti gli altri straordinari.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 119 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 30.3 Tratte di lavoro.

Sul secondo tratto designato col termine “**tratta di lavoro**” la circolazione del treno materiali potrà farsi purché il ricovero in una delle stazioni limitrofe possa avvenire almeno 15 minuti prima dell’orario di partenza da dette stazioni del treno cui deve essere sgombrata la via.

### 30.4 Istruzioni per tratte di lavoro.

Il treno materiale che dalla **tratta di lavoro** debba ritornare alla stazione donde è partito senza però toccare la stazione situata dalla parte opposta, dovrà fino dall’andata avere istruzioni per il ritorno dal Dirigente Unico.

## Art. 31 – DOMANDA DI SOCCORSO

### 31.1 Richiesta del Capotreno

Quando un treno si ferma in piena linea ed ha bisogno di soccorso, il Capotreno avuta, richiesta dal macchinista comunicherà con il D.U. utilizzando l’apparecchio telefonico cellulare del quale sono forniti i convogli.

Detto apparecchio potrà essere utilizzato dal macchinista e dal capotreno, ognuno per la parte di competenza, solamente per servizio e per motivi di emergenza (esempio incidenti in linea, guasto macchina, richiesta locomotore di soccorso, nulla osta per partenza dalla linea dopo una sosta per incidente, nulla osta per retrocedere).

Le comunicazioni consentite sono fra treni e D.C.T. di Acqua Acetosa, D.U. Civita Castellana, D.U. Montebello, Capi Deposito Catalano e Flaminio.

Per la richiesta di locomotore di soccorso ed altre eventuali comunicazioni di movimento, i treni saranno dotati dell’apposito registro mod M/211.

E’ consentito l’uso di questo apparecchio anche nelle occasioni di guasto delle linee telefoniche di servizio. In questi casi, però, per lo scambio dei fonogrammi dovrà, ovviamente, essere utilizzato il registro M211 delle stazioni.

### 31.2 Obbligo di attesa del soccorso.

Dopo aver comunicato la domanda di soccorso scritta, ancorché venisse in seguito a cessare il bisogno del soccorso, o sopraggiungesse un altro treno o locomotore isolato col quale potesse quindi unirsi e proseguire, il treno che ha chiesto il soccorso non deve più muoversi in nessuna direzione, prima

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 120 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

dell'arrivo del soccorso stesso o di un ordine del Dirigente Unico. Soltanto per eccezione è ammesso uno spostamento del treno, debitamente protetto coi segnali a distanza, quando si tratti di uscire da una galleria per evitare maggiori rischi e disagi ai viaggiatori.

### **31.3 Possibilità di omissione del soccorso scritto.**

Se il Capotreno può mettersi in comunicazione telefonica con le limitrofe località o col Dirigente Unico, potrà anche chiedere al Dirigente Unico l'autorizzazione di proseguire la marcia facendo sospendere o limitare altrove il soccorso.

Queste comunicazioni devono avvenire alla presenza di testimoni e le voci chiaramente conosciute fra i corrispondenti.

### **31.4 Compiti della stazione che ricevono richieste.**

Il Dirigente locale o l'Operatore di stazione, appena giunta la richiesta, di cui all'art.31.1 del presente capitolo, la trasmetterà al Dirigente Unico.

### **31.5 Malore del macchinista.**

In caso d'improvviso malore del macchinista deve considerarsi come un guasto di macchina.

### **31.6 Compiti del D.U. che riceva richiesta di soccorso.**

Il Dirigente Unico che riceve la richiesta del soccorso, con o senza attrezzi, dovrà provvedere al suo invio più sollecito possibile, fino alla stazione in cui occorra il soccorso o a cui fa capo il tratto ingombro. Se la domanda di soccorso con lavoratori ed attrezzi si riferisce ad un treno viaggiatori dovrà inviare anche vetture per un eventuale trasbordo.

### **31.7 Scorta del Capotreno a treno di soccorso.**

L'invio del soccorso sul tratto ingombro, deve essere scortato da un Capotreno con ordine scritto in cui sia indicato se sul tratto ingombro sia stato introdotto qualche altro treno nello stesso senso di quello da soccorrere, ed il punto occorre dove il soccorso.

## **Art. 32 – CIRCOLAZIONE DEGLI SPARTINEVE**

### **Art. 32.1 Norme di circolazione treno spartineve**

Di massima lo spartineve viaggia con le norme dei treni ad orario libero.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 121 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **32.2 – Distanziamento del treno viaggiatori rispetto spartineve.**

Quando il telefono non funziona, un treno non dovrà mai seguire lo spartineve a meno di 20 minuti di distanza, viaggiando sempre con la massima precauzione, pronto a fermarsi agli eventuali segnali di arresto. Così pure lo spartineve che per cause impreviste si dovesse trovare ancora sulla linea 10 minuti prima che, secondo l'orario normale, parta un treno da una delle vicine stazioni, dovrà farsi proteggere alla distanza di 600 metri nella sua marcia, dalla parte da cui il treno dovrebbe arrivare.

## **Art. 33– CIRCOLAZIONE DEI CARRELLI**

La circolazione dei carrelli è trattata nel cap. 5.

### **33.1 Scorta del Capotreno per carrelli a motore.**

La circolazione dei carrelli automotori sarà sempre regolata alla stregua di treno straordinario, perciò annunciata nei modi prescritti dall'articolo 15 del presente capitolo ed effettuata con la scorta del foglio di corsa.

## **Art. 34– ATTACCO DEI CARRELLI IN CODA AI TRENI**

### **34.1 Velocità dei treni con carrelli accodati.**

È ammesso il rimorchio di un carrello carico o scarico in coda ai treni purchè la velocità del treno non superi i 45 Km all'ora. Ne dovranno pertanto essere avvisati il Capotreno, con annotazione nel foglio di corsa, e il macchinista con modulo M.172 affinché non sia superata la suddetta velocità.

### **34.2 – Scorte carrelli accodati.**

Sul carrello deve trovarsi l'agente di scorta e possono prendervi posto gli operai che si recano al lavoro; questi possono portare gli attrezzi occorrenti purché abbiano forma tale da non sporgere fuori della piattaforma del carrello, tendendoli bene assicurati.

### **34.3 Richiesta per accedere carrello di treni.**

La richiesta del rimorchio deve essere fatta per iscritto o per telefono al Dirigente Unico.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**Art. 35 – FORMULE DEI FONOGRAMMI DI MOVIMENTO**

**35.1 Incroci anormali FORMULA N° 1**

a) ORDINE: *Fonogr....da....*

“*TRATTENETE TRENO ....A .....PER INCROCIARVI TRENO .....* (Firma)”

b)CONFERMA: *Fonogr....da....*

“*PER INCROCIO CON IL TRENO .....TRATTERO’ MIO TRENO .....A .....* (Firma)”

c) CONFERMA: *Fonogr....da...*

“*TRASCritto SUL FOGLIO DI CORSA E COMUNICATO AL MACCHINISTA TRATTENRE EMIO TRENO .....A .....PER INCROCIARVI TRENO .....* (Firma)”

**35.2 Incroci anormali Formula n. 2**

a) ORDINE: *Fonogr....da....*

“*FATE PROSEGUIRE TRENO ..... FINO A .....PER INCROCIARVI TRENO .....*  
(Firma)”

b) CONFERMA: *Fonogr....da....*

“*CONFERMO PROSEGUIMENTO MIO TRENO ..... FINO A.....PER INCROCIARVI TRENO .....* (Firma)”

c) *Fonogr....da.....*

“*TRASCritto SUL FOGLIO DI CORSO E COMUNICATO AL MACCHINISTA PROSEGUIMENTO MIO TRENO .....FINO A ..... PER INCROCIARVI TRENO .....*  
(Firma)”

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 123 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 35.3 Precedenze anormali Formula n. 3

1) ORDINE: *Fonogr.... da.....*

“*TRENO ..... PRECEDERA’ A .....TRENO ..... (Firma)*”

2) CONFERMA: *Fonogr..... da ....*

“*CONFERMO PRECEDENZA A .....MIO TRENO .....RISPETTO TRENO .....(Firma)*”

### 35.4 Precedenze anormali Formula n. 4

a) ORDINE: *Fonogr. .... da ....*

“*TRENO ..... CEDERA’ A ..... AL TRENO ..... (Firma)*”

b) CONFERMA: *Fonogr. .... da....*

“*CONFERMO CHE A ..... MIO TRENO .....CEDERA’ PASSO AL TRENO .....(Firma)*”

### 35.5 Giunto e proseguire Formula n. 5

a) GIUNTO: *Fonogr. ....da .....*

“*TRENO ..... GIUNTO A ..... ORARIO (oppure ORE....) (Firma)*”

b) NULLA OSTA PROSEGUIMENTO: *Fonogr. ....da .....*

“*TRENO .....PROSEGUIRE (Firma)*”

### 35.6 Partenza Formula n. 6

a) RICHIESTA: *Fonogr. .... da....*

“*TRENO ..... PRONTO ORARIO (oppure ORA .....) (Firma)*”

b) NULLA OSTA: *Fonogr. .... da.....*

“*NULLA OSTA PARTENZA TRENO ..... (Firma)*”

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 35.7 Apertura semafori per incroci Formula n. 7

a) Fonogr.... da....

“PER INCROCIO FRA TRENO .... E TRENO .... DISPONETE SEGNALE DI ARRESTO ED APRITE SEGNALE D’INGRESSO AL TRENO ..... (Firma)“

b) Fonogr. .... da....

“PER INCROCIO DEL TRENO ..... CON IL TRENO .....CONFERMO DI AVER DISPOSTO IL SEGNALE D’ARRESTO ED APERTO IL SEGNALE D’INGRESSO AL TRENO .....(Firma)”

### 35.8 Comunicazione che due treni non incrociano più in una località Formula n. 8

“TRENI .....INCROCIANO A ..... (Firma)”

### 35.9 Transito treni Formula n. 9

“TRENO .....TRANSITO ORARIO (oppure ORE.....)”

“TRENO .....PARTITO ORARIO (oppure ORE...)” (Firma)”

### 35.10 Treni supplementari Formula n. 10

“TRENO .....SEGUITO DA BIS PARTITO ORE.....(Firma)”

### 35.11 Treni straordinari annuncio Formula n. 11

ANNUNCIO:

“OGGI .... PER (indicare il motivo) EFFETTUARSI TRENO ..... DA.....A .....CON IL SEGUENTE ORARIO (se occorresse) .....EFFETTUATE LE SEGUENTI PRESCRIZIONI AL TRENO .... ECC, ECC. CONFERMATE (Firma)”

### 35.12 Treni straordinari conferma Formula n. 12

CONFERMA:

“INTESO OGGI ..... EFFETTUAZIONE TRENO ..... DA .....A .....INCROCIANTE PRECEDENTE ECC. .... SARANNO FATTE PRESCRIZIONI AI TRENI .....(Firma)”

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 125 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 35.13 Avviso ai treni Formula n. 13

ORDINE:

*“AVVISTAE TRENO ..... EFFETTUAZIONE TRENO .....DA .....A ..... PRESCRIVENDO .....*

*(Firma)”*

CONFERMA:

*“TRENO ..... SARA’ (o fu) AVVISATO EFFETTUAZIONE TRENO .... DA ....A..... FATTE  
PRESCRIZIONI.*

*Oppure: AL N. ....TRENO .... GIA’ PARTITO (Firma)”*

N.B. Si dovrà cercare sempre di non fare prescrizioni all’ultimo momento in modo da avere sempre il tempo di farle con calma ed ottenere la conferma.

### 35.14 Soppressione treni Formula n. 14

ANNUNCIO:

*“OGGI .....TRENO ....RESTA SOPPRESSO DA .....A .....(Firma)”*

CONFERMA:

*“INTESO OGGI .....SOPPRESSIONE TRENO DA .....A .....(Firma)”*

### 35.15 Prescrizioni di fermata ai treni Formula n. 15

ORDINE:

*“PRESCRIVETE TRENO .....FERMATA A .....PER .....(Firma)”*

CONFERMA:

*“AL TRENO....SARA’ (o fu) PRESCRITTA FERMATA A .....(Firma)”*

### 35.16 Locomotori di soccorso Formula n. 16

CHIAMATA:

*“TRENO ....FERMO A .....FRA .....E .....PER DOMANDA LOCOMOTORE  
SOCCORSO CON .....(Firma)”*

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

RISPOSTA:

“*LOCOMOTORE SOCCORSO CHIESTO DAL TRENO .....PARTIRA’* (o è partito) *ORE*  
.....*DA* .....(Firma)”

### **35.17 Binario ingombro Formula n. 17**

“*AVVISATE TRENO ..... USCITA INGOMBRO A* ..... (Firma)”

Dopo la trasmissione della firma, indicare le ore di trasmissione ed il nome dell’agente trasmittente. Tali indicazioni devono essere riportate tanto sul protocollo della stazione ricevente a seguito o di fianco del fonogramma che dovrà risultare integralmente in partenza, in arrivo o in transito sul protocollo.

Le suesposte formule di fonogramma, di massima saranno utilizzate dai Dirigenti Unici, dai Dirigenti Locali e dai Capitreño.

L’agente di stazione ed agenti non rivestenti una delle suddette qualifiche o mansioni, potranno usare le sole formule n. 7 b), 9.

## **Art. 36 – SCORTA DI LOCOMOTORI O AUTOMOTRICI CIRCOLANTI ISOLATI O IN PROVA**

### **36.1 Scorta del Capotreno**

I locomotori e le automotrici circolanti isolati o in prova devono, di massima, essere scortati da un Capotreno o da persona abilitata.

E’ autorizzata la circolazione senza la scorta di movimento di treni materiali, purchè muniti di freno continuo automatico, fra le stazioni di Catalano e Civita Castellana e le stazioni di Acqua Acetosa e Roma Piazzale Flaminio.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## **Art. 37 – PERSONALE DEI TRENI VIAGGIANTE FUORI SERVIZIO**

### **37.1 Possibilità di utilizzo del personale fuori servizio.**

Gli agenti del movimento quando viaggiano fuori servizio, o per tornare in residenza o per recarsi a prendere servizio, debbono, quando occorra, essere utilizzati per la controlleria.

## **Art. 38 – TURNI DI SERVIZIO**

### **38.1 Turni di servizio.**

I turni di servizio per il personale saranno stabiliti in base alle norme in vigore e devono garantire la regolarità del servizio previsti nel programma orario.

## **Art. 39 – PRELIMINARI PER LA PARTENZA DEI TRENI**

### **39.1 Compiti del Capotreno nelle stazioni di origine del treno.**

Questo personale all'atto della presa in consegna del materiale rotabile dovrà in contraddittorio col personale addetto di stazione provvedere alla verifica del materiale stesso e farà risultare l'avvenuta verifica sul quadro **H** del foglio di corsa.

Per le consegne del materiale lungo il percorso del treno, dove il personale si cambia, questo dovrà provvedere in contraddittorio.

Al termine del viaggio il personale dei treni consegnerà, in contraddittorio col personale di stazione, il materiale, facendo risultare le eventuali avarie o rotture al quadro **H** del foglio di corsa.

Il personale dei treni può allontanarsi dalla stazione solamente dopo avere avuto il benestare del Capostazione circa la riconsegna del materiale.

Ogni agente sarà direttamente responsabile delle anomalie che si constatassero nel gruppo dei veicoli a loro assegnati.

## **Art. 40 – DIPENDENZA ED ATTRIBUZIONI DEL PERSONALE**

### **40.1 Distribuzione dei compiti da parte dei Capotreno.**

Dal Capotreno dipendono gli agenti in servizio sul treno. Lungo il viaggio ha autorità anche sul macchinista, per quanto si riferisce alla regolarità e sicurezza della circolazione, ed alla esatta osservanza delle prescrizioni di servizio.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 128 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

#### **40.2 Compiti dei Dirigenti Locali e Capotreno.**

Il Dirigente Locale, ove esiste, ed il Capotreno devono allontanare dal treno gli agenti che diano segni manifesti di non essere in condizioni normali di mente o di corpo. Deve vigilare che nelle cabine riservate ai Macchinisti, non siano ammesse persone, od oggetti o bagagli, ecc.

#### **40.3 Obblighi dei Capotreno in caso di accertamento di irregolarità.**

È obbligo del Capotreno di riferire nel foglio di corsa qualsiasi fatto avvenga contrario alla sicurezza ed alla regolarità del treno, agli incidenti eventualmente verificatisi, le mancanze e gli errori commessi dal personale dipendente e le irregolarità in genere.

#### **40.4 Rilevamento dati in caso di incidente.**

Negli incidenti in cui è interessato il pubblico, il Capotreno deve prendere e riferire le generalità dei testimoni.

#### **40.5 Affidamento di merci e materiali ai Capotreno.**

I veicoli che fanno parte dei treni sia viaggiatori che merci si ritengono come affidati al Capotreno, il quale è perciò responsabile dei guasti ed ammanchi che si verificano, quando questi non derivino da deperimento naturale, da forza maggiore o da colpa regolarmente accertata di altri agenti o dei viaggiatori.

#### **40.6 Verifica prima della partenza dei treni.**

Nei depositi in cui il treno ha origine o in quelli in cui ha termine, il Capotreno dovrà procedere alla visita interna dei medesimi, possibilmente in contraddittorio col personale di stazione per la contestazione della pulizia, avarie o ammanchi riscontrati e ciò per bene stabilire la responsabilità facendoli risultare nel foglio di corsa.

### **Art. 41 – EVACUAZIONE**

Per l'evacuazione di un treno che debba necessariamente avvenire in linea, si applica quanto previsto nel precedente cap. 2 art. 29 con esclusione del comma b).

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 129 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## CAPITOLO 4

# REGOLAMENTO SEGNALI TRATTA URBANA ED EXTRAURBANA

### Art. 1 – DISPOSIZIONI GENERALI

**1.1** Le norme del presente Regolamento sono valide per l'intera linea Roma-Viterbo.

**1.2** Dicesi segnale un dispositivo ottico od acustico mediante il quale vengono impartiti ordini od informazioni al personale interessato alla circolazione dei treni o delle manovre ed in particolare :

- a) per indicare se la via è libera, impedita o in condizioni anormali;
- b) per ordinare ed avvertire la partenza, il passaggio e le fermate di un convoglio;
- c) per annunciare le effettuazioni dei treni straordinari;
- d) per chiamate di soccorso;
- e) per la manovra dei freni a mano;
- f) per ordinare le manovre.

**1.3** I segnali possono essere a “mano” o ad “*installazione fissa*” e possono trovarsi lungo la linea o sui binari. I segnali a mano sono usati dal personale ferroviario sui treni od a terra; quelli fissi sono installati in posizioni determinate

### Art. 2 – OBBEDIENZA AI SEGNALI

**2.1** Il personale che ha l'obbligo dell'osservanza dei segnali deve prestarvi attenzione e rispettare passivamente quelli di fermata e di rallentamento.

**2.2** E' rigorosamente proibito di variare in qualsiasi modo i prescritti segnali od aggiungervi grida o gesti, salvo il caso di imminente pericolo in cui mancassero i mezzi per eseguire le segnalazioni.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 130 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **Art. 3 – AVVERTENZE DIVERSE RIGUARDANTI L'APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO**

**3.1** Fatte salve le specifiche indicazioni che saranno fatte caso per caso, le prescrizioni del presente articolo valgono per l'esercizio sul doppio binario, per quello a semplice binario, come per il servizio ridotto a binario unico.

**3.2** Col nome di locomotore nel presente regolamento s'intende designare qualunque tipo di locomotiva elettrica, come pure le carrozze automotrici ed elettromotrici ed i locomotori Diesel.

**3.3** Le disposizioni che si riferiscono ai treni in genere si estendono anche alle locomotive isolate.

**3.4** Nelle disposizioni riguardanti i segnali collocati sui treni, le indicazioni di destra o sinistra si riferiscono alla destra od alla sinistra del treno nel senso alla corsa.

### **Art. 4 – ACCENSIONE DEI SEGNALI**

**4.1** I segnali fissi devono essere mantenuti perennemente accesi anche in interruzione d'orario

**4.2** I segnali a mano all'aperto debbono essere, di norma, accesi dal tramonto sin dopo il passaggio dell'ultimo treno della notte e da prima del passaggio del primo treno della giornata al sorgere del sole. Nelle stesse ore debbono essere accesi i segnali collocati sui treni.

**4.3** La dicitura "di notte", relativa all'accensione dei segnali, si riferisce anche alle segnalazioni in galleria ed a quelle all'aperto quando le condizioni atmosferiche lo consigliano.

### **Art. 5 – SEGNALI DATI DAL MACCHINISTA**

**5.1** Un fischio prolungato moderatamente sarà dato dal macchinista:

- a) prima di muovere il treno per partire.
- b) all'entrata delle curve che non permettono una visuale libera di almeno metri 200;
- c) all'entrata ed all'uscita delle gallerie;
- d) quando il treno si avvicina ad un altro fermo od in manovra sul binario attiguo;

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 131 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

e) in caso di intemperie che impediscano la visuale, nel qual caso il fischio sarà ripetuto a brevi intervalli.

**5.2** Più fischi lunghi e ripetuti devono essere dati dal macchinista di un treno fermo in linea, quando occorre l' aiuto del personale.

**5.3** Un fischio prolungato e ripetuto quante volte occorra, deve essere dato dal macchinista quando vede persone sul binario o sui marciapiedi attigui ai binari di stazione, su cui arriva, transita o parte, in posizione che potrebbe essere per loro pericolosa e quando si approssima a cantieri di lavoro segnalati dalle tabelle.

**5.4** Quattro fischi prolungati moderatamente occorrono per chiedere l'inversione dei deviatori manovrati da apparati centrali e l'apertura dei segnali bassi all'agente di cabina addetto alle manovre.

**5.5** Un fischio prolungato moderatamente, ed occorrendo ripetuto più volte, deve essere dato dal macchinista quando il treno si sia fermato ad un segnale fisso, che comanda l' ingresso in stazione, disposto a via impedita.

**5.6** Due fischi prolungati e staccati seguiti da uno breve devono essere dati dal macchinista di testa di un treno in doppia trazione, prima di iniziare o riprendere la corsa. Lo stesso segnale deve essere ripetuto dal macchinista della seconda locomotiva, in segno di inteso, appena egli abbia incominciato a spingere leggermente il treno.

**5.7** Tre fischi brevi e vibrati ordinano la pronta chiusura di tutti i freni a mano. Quando i freni sono serrati un fischio breve ordina il parziale allentamento. Un fischio lungo seguito da uno breve ordina il completo allentamento dei freni a mano.

Più di tre fischi brevi e vibrati sono segnale di allarme e prescrivono parimenti la pronta ed energica chiusura di tutti i freni.

**5.8** E' fatto divieto di usare il fischio della locomotiva per altri motivi che non siano quelli esposti nel presente Regolamento.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 132 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**5.9** Un fischio prolungato moderato e senza ondulazioni viene dato:

- a) nell'accostarsi ai passaggi a livello, ed agli altri attraversamenti, presenziati o non presenziati;
- b) nell'approssimarsi ai segnali fissi di protezione delle stazioni della tratta a semplice binario o binario unico. Quando si trovano disposti a via impedita il fischio viene ripetuto dopo che il treno si sia fermato;

**5.10** Un breve fischio viene dato nella tratta a semplice binario :

- a) in segno di aver udito l'ordine di partenza quando il macchinista, per emergenze del suo servizio, non possa subito ubbidire;
- b) quando il macchinista dopo aver fermato il treno per emergenza del suo servizio, trovasi pronto a riprendere la corsa;
- c) in vicinanza delle Stazioni o Fermate ove il treno non debba fermarsi.

#### **5.11 Un fischio breve**

Quando i freni sono serrati, un breve fischio ne ordina il parziale allentamento.

#### **5.12 Doppia trazione**

In caso di doppia trazione due fischi prolungati dati dal primo macchinista, indicano che il secondo macchinista deve disinserire i motori.

#### **5.13 Fermata in doppia trazione**

Sempre in caso di doppia trazione, non potendo il macchinista di testa essere avvertito altrimenti di effettuare le fermate facoltative, allo scopo di evitare dunque il mancato arresto del treno per fare discendere i viaggiatori, si prescrive che il macchinista di testa debba arrestare il treno nella località dove il treno per orario è autorizzato ad effettuare la fermata facoltativa.

Qualora detto macchinista abbia però percepito il segnale di libero proseguimento emesso dal secondo macchinista mediante un fischio prolungato seguito da un altro breve, proseguirà la corsa rispondendo, in seguito di intesa, con due fischi brevi.

Tale norma naturalmente non vale per i treni diretti senza fermate facoltative.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 133 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## **Art. 6 – SEGNALI ANNESSI AI TRENI**

**6.1** In coda od in testa ai treni sono posti segnali che consentono l'accertamento della loro integrità e forniscono particolari indicazioni al personale delle stazioni e della linea.

**6.2** I mezzi di segnalamento di cui al comma 1 sono costituiti da:

- a) fanali portatili o fissi che possono proiettare luce bianca o rossa;
- b) bandiere rosse.

I treni extraurbani possono portare sia in testa che in coda anche fanali o bandiere di colore verde.

**6.3** Ogni treno deve portare sulla parte anteriore del veicolo di testa, oltre al faro (se ne è munito), due fanali accesi a luce bianca di notte e di giorno e due fanali accesi a luce rossa di notte e di giorno.

**6.4** Il primo treno che viene instradato sui binario illegale, in caso di interruzione di quello legale, deve portare di giorno una bandiera rossa sul davanti del veicolo di testa. Di notte la luce bianca dei fanali anteriori sarà sostituita con luce rossa.

**6.5** Se il treno è rinforzato in coda con locomotiva di spinta agganciata, questa sola dovrà portare i segnali di coda.

**6.6** Di notte i semafori, quando la via è libera, proiettano luce verde verso il treno per mezzo di un fanale oppure di una luce catarinfrangente; se la via è impedita proiettano luce rossa verso il treno in arrivo.

## **Art. 7 – TRENI DIMEZZATI IN LINEA**

**7.1** Quando la locomotiva deve lasciare tutto o parte del treno in linea per recarsi alla prossima stazione con ordine di ritornare a prendere i veicoli lasciati, devono essere osservate le prescrizioni di cui all'Art. 9.

La prima parte del treno non dovrà portare la segnalazione di coda. Il personale della suddetta locomotiva dovrà inoltre, prima di riprendere la corsa per il ricovero della prima parte, lasciare a terra in un punto opportuno un segnale di arresto, che possa servire di orientamento nel ritorno ed al quale dovrà arrestarsi prima dell'avvicinamento alla seconda parte.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 134 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

#### **Art. 8 – IMPERFEZIONE O MANCANZA DEI SEGNALI COLLOCATI SUI TRENI**

**8.1** Quando i treni avessero imperfetti o mancanti i segnali di testa debbono procedere con precauzione fino alla stazione ove è possibile provvedere alla riparazione del guasto od alla sostituzione del materiale del treno.

**8.2** Quando è efficiente il blocco automatico il D.C.T. od il D.L. della eventuale stazione abilitata che rileva l'imperfezione o la mancanza dei segnali di coda di un treno dovranno darne avviso a quello che lo segue.

**8.3** Il macchinista del treno che ha ricevuto il predetto avviso dovrà prestare particolare attenzione nel procedere oltre un segnale permissivo disposto a via impedita.

**8.4** Nulla dovrà essere prescritto nel caso in cui il distanziamento dei treni sia regolato con il regime del giunto telefonico (art. 5 del capitolo 3).

**8.5** Il personale di vigilanza che rilevi la mancanza della segnalazione di coda di un treno, deve rimanere sulla linea per il tempo necessario ad assicurarsi che nulla di anormale sia avvenuto ed eventualmente per procurare l'arresto della seconda parte del treno, se questo si fosse spezzato.

#### **Art. 9 – SEGNALI A MANO PRESENTATI DAL PERSONALE DEL TRENO**

**9.1** Nel caso di circolazione a binario unico, la locomotiva che lascia tutto o parte del treno sulla via ed avanza fino alla prossima stazione, deve arrestarsi sui deviatori d'ingresso ed il personale deve esporre il segnale di arresto verso la stazione, affinché nessun treno sia lasciato proseguire o partire in quella direzione.

**9.2** Il segnale di arresto (vedi Art. 13.1 del presente capitolo), di cui al comma precedente deve essere esposto anche sui tratti a doppio binario nel caso in cui entrambi i binari fossero ingombri. In questo caso l' agente che scorta la prima parte dovrà esporre il segnale di arresto anche ai treni incontrati in linea sull'altro binario.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**9.3** Quando la locomotiva lascia tutto o parte del treno sulla via ed avanza fino alla prossima stazione, l'agente che scorta la locomotiva o la prima parte del treno, deve fermare il convoglio al primo posto telefonico che incontra per informare il D.C.T. od il D.L. della stazione precedente eventualmente abilitata, che il treno è stato dimezzato e la linea è ingombra.

**9.4** La locomotiva che ha lasciato tutto o parte del treno sulla via, nell'ingresso in stazione, deve richiamare l'attenzione del personale con ripetuti fischi.

#### **Art. 10 – VIA LIBERA E VIA INGOMBRA, MANCANZA O IMPERFETTA INDICAZIONE DEI SEGNALI**

**10.1** L' assenza di segnali significa che la via è libera, fatta eccezione per il caso di cui al comma 4 del presente articolo.

**10.2** Quando la via non è libera si espongono i segnali di rallentamento o di arresto con le norme specificate dal presente regolamento per ogni singolo caso.

**10.3** Chi ingombra od interrompe la via o la trova ingombra od interrotta, deve provvedere anzitutto alla sicurezza della circolazione dei treni con l' esposizione dei segnali prima di ingombrare la via, ovvero appena si manifesti o si scorga l'ostacolo da qualsiasi causa esso derivi.

Chi posizionerà a distanza regolamentare il segnale, dovrà avvisare del fatto gli agenti di vigilanza che incontrasse sul suo percorso, quindi dovrà avvisare col mezzo più sollecito il D.C.T. o il D.U. e la più vicina stazione.

**10.4** La mancanza o la imperfetta indicazione dei segnali fissi ed a mano prescritti dal presente Capitolo od ordinati con disposizioni speciali, impongono l'arresto, ma l'agente treno ordinerà di riprendere la corsa appena si sarà assicurato che nulla si opponga al proseguimento. L'arresto può essere evitato nei soli casi specificati nel presente Capitolo.

#### **Art. 11 - MEZZI DI SEGNALAMENTO**

I mezzi in uso per le segnalazioni a mano sulle linee e nelle località di servizio sono:

- la bandiera con due teli, uno verde e l'altro rosso;
- la lanterna a tre luci, bianca, verde e rossa;

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 136 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

- il fischietto a trillo;
- dischetti girevoli di scambi e da marciapiedi di stazione.

Sono assimilate ai segnali a mano le vele e le lanterne (o fanali) applicate su paletti od altri sostegni.

## **Art. 12 – SEGNALAMENTO CIRCOLAZIONE SU BINARIO ILLEGALE NEL TRATTO FRA ROMA P.LE FLAMINIO E MONTEBELLO**

### **12.1** Segnalazione del treno che viaggia su binario illegale.

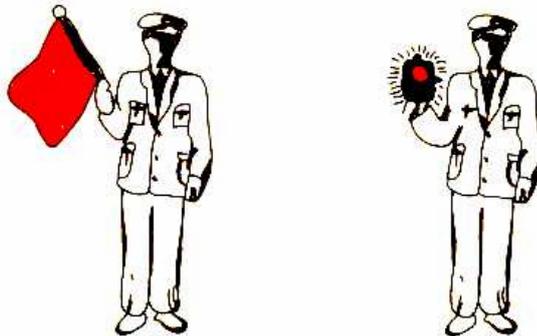
Nel caso in cui, per necessità di servizio, la circolazione sia limitata ad un solo binario, i treni che circoleranno su quello illegale dovranno recare sul davanti della motrice di giorno la bandiera rossa, e di notte lo schermo rosso sui due fanali anteriori.

## **Art. 13 - SEGNALE DI FERMATA E FERMATA IMPROVVISA**

Per ordinare al treno di fermarsi si presenta al medesimo:

**di giorno:** una bandiera rossa spiegata;

**di notte:** la luce rossa di un fanale.

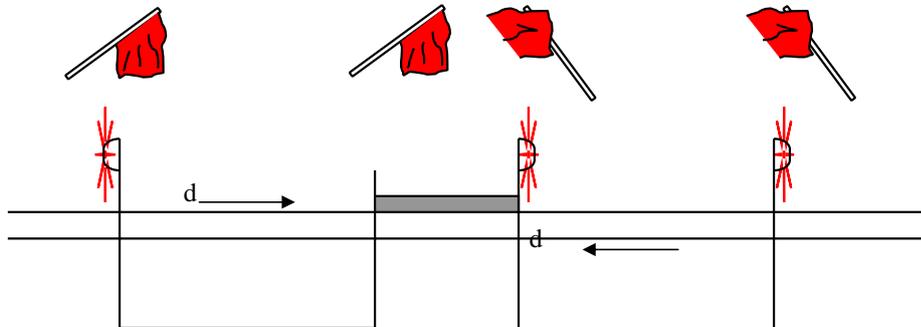


Questo segnale anziché venire esposto da un agente può essere applicato stabilmente su di un paletto od altro sostegno.

In questo caso, in sostituzione della bandiera, si può impiegare una vela fissa od un dischetto portatile. La faccia della vela rivolta verso i treni deve essere dipinta in rosso e la faccia opposta in bianco.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**13.1** Per ordinare ad un treno una fermata in linea che non gli sia stata notificata, si espone il segnale di arresto portandolo incontro al treno fino alla distanza di m. 300 dall'ostacolo o dal punto che il treno non deve oltrepassare, ed in posizione ben visibile.



Questa distanza deve portarsi a 400 metri quando il segnale non può essere veduto a più di 200 metri, o quando il treno si trova in discesa. Nel caso di un treno in salita, la distanza può essere ridotta a 200 metri. In caso di dubbio sulla pendenza della linea, il segnale straordinario verrà collocato alla distanza maggiore.

Per meglio indicare l'imminenza di un pericolo, chi presenta il segnale di fermata deve agitarlo, correndo se necessario, verso il treno.

**13.2** In mancanza di bandiera rossa o di fanale a luce rossa, ogni oggetto od anche le sole braccia di giorno, e qualunque lume di notte, agitati violentemente, impongono la fermata immediata.

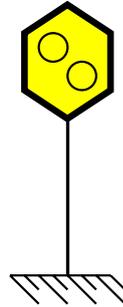
**13.3** I macchinisti scorgendo un segnale di fermata improvvisa, devono mettere in opera tutti i mezzi a loro disposizione, per fermare il treno nel più breve spazio possibile.

**13.4** I segnali di fermata improvvisa si collocano per entrambi i sensi di marcia dei treni e saranno ripetuti in vicinanza dell'ostacolo o del punto che non deve essere oltrepassato dal treno. (Al passaggio di un treno sul binario non ingombro devono essere tolti i segnali che potessero provocare una indebita fermata).

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**Art. 14 – SEGNALE DI AVVISO DI RALLENTAMENTO O DI AVVISO DI FERMATA NOTIFICATA**

**14.1** Il segnale di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata è costituito da una vela a forma di esagono, dipinta in giallo con contorno nero, con al centro due dischi orizzontali bianchi, rifrangenti.



Esso si usa in precedenza ad un segnale di rallentamento o ad un segnale di fermata notificata.

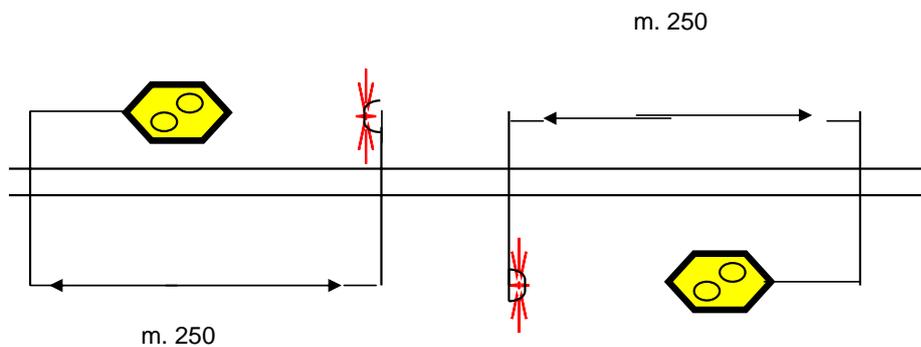
**14.2** La vela del segnale di cui al comma 1 è applicata ad un paletto od altro sostegno. Dalla parte opposta a quella cui comanda, la vela è dipinta di bianco.

**14.3** Il segnale di avviso di rallentamento e di avviso di fermata notificata impone al macchinista di mettersi in condizione di rispettare i segnali che esso precede.

**Art. 15 - SEGNALAZIONE DI FERMATA NOTIFICATA**

Per fermare in linea un treno preavvisato della fermata, si espone il relativo segnale solo nel punto oltre il quale il treno non deve proseguire.

In precedenza a detto punto, alla distanza di m. 250 si collocherà un segnale di avviso di fermata notificata.



Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

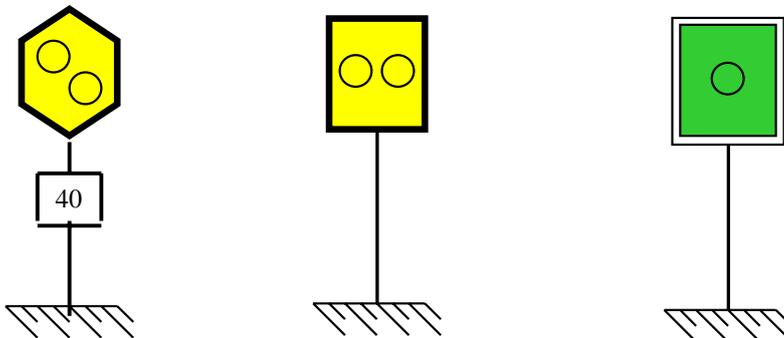
## Art. 16 – SEGNALI DI RALLENTAMENTO

**16.1** I segnali di rallentamento si distinguono:

- a) segnali di avviso di rallentamento (Art. 14);
- b) segnali di inizio di rallentamento;
- c) segnali di fine rallentamento.

Il segnale di inizio rallentamento è costituito da una tabella di forma rettangolare dipinta in giallo con contorno nero con al centro due dischi bianchi rifrangenti abbinati orizzontalmente.

Il segnale di fine rallentamento è pure costituito da una tabella rettangolare, ma dipinta in verde con contorno bianco, con al centro un disco bianco rifrangente.



Dalla parte opposta a quella cui comandano, le tabelle sono dipinte in bianco.

**16.2** Il segnale di inizio rallentamento impone al macchinista di ridurre la velocità a non più di 6 km/h per tutto il tratto di linea fino al successivo segnale di fine rallentamento, salvo che sia stata notificata al macchinista una velocità diversa. Quando il rallentamento debba effettuarsi a velocità superiore al 6 km/h, oppure si tratti di rallentamenti continui o ravvicinati, le velocità da rispettare possono essere riportate su tabelle applicate sui segnali di avviso.

## Art. 17 – SEGNALE DI RALLENTAMENTO IMPROVVISO

**17.1** Per ordinare un rallentamento in linea non notificato si espone il segnale di arresto di cui all'art.13.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

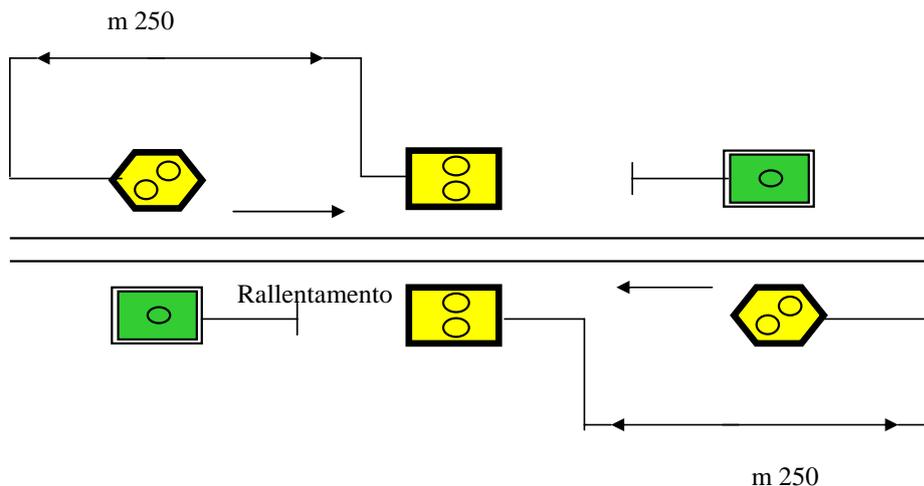
**17.2** Fermato il treno, il macchinista potrà proseguire attenendosi alle disposizioni che gli saranno date dall'agente che ha esposto il segnale di fermata.

**17.3** Un rallentamento si deve considerare improvviso fintanto che l'agente, che ha segnalato la necessità del rallentamento stesso, non riceva conferma, scritta o con fonogramma registrato, dal D.C.T./D.U. o dalle due stazioni attigue che i treni saranno avvisati.

#### Art. 18 – SEGNALAZIONE DI RALLENTAMENTO NOTIFICATO

**18.1** Per segnalare un rallentamento in linea notificato ai treni, si debbono esporre tre segnali per ciascun senso di marcia;

- uno di avviso di rallentamento alla distanza di m.250 dall'inizio del tratto che i treni devono percorrere a velocità ridotta;
- uno di inizio di rallentamento;
- uno di fine rallentamento.



Questa segnalazione si adotta anche nel caso in cui sia prescritta la fermata prima dell'inizio del rallentamento e autorizza il macchinista a proseguire, dopo la fermata, alla velocità stabilita.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Quando il proseguimento del treno, dopo la fermata, è subordinata al pilotaggio od al nulla osta dell'agente che presenzia il rallentamento, il segnale di inizio del rallentamento stesso deve essere sostituito con segnale di arresto.

**18.2** La imperfezione dei segnali di rallentamento o la mancanza di quelli che comandano rallentamenti comunque notificati al personale non impongono al macchinista l'obbligo di fermare; però il macchinista userà la maggior attenzione per eseguire regolarmente il rallentamento.

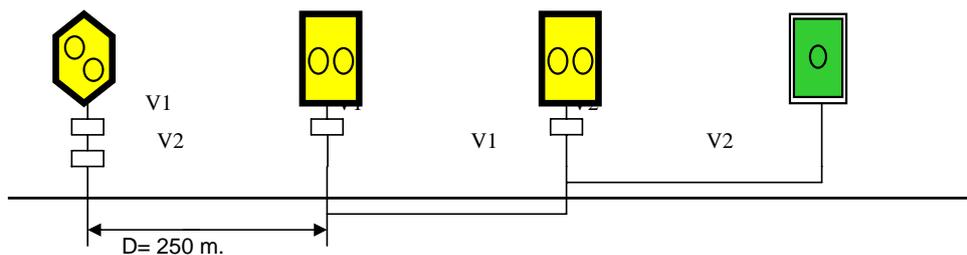
**18.3** Per i rallentamenti prescritti sui binari di stazione, non destinati ai treni in transito, si omettono il segnale di avviso e quello di fine rallentamento.

### Art. 19 - SEGNALAZIONE PER RALLENTAMENTI CONTIGUI O RAVVICINATI

**19.1** Nel caso in cui su un tratto di linea si verifichi la concomitanza di due rallentamenti contigui o ravvicinati a velocità diverse, cioè ubicati in modo che la distanza tra la fine del primo e l'inizio del secondo sia inferiore a m. 250, deve essere impiantato un unico segnale di avviso, posto alla suddetta distanza dall'inizio del primo rallentamento, con applicate sullo stante, dall'alto verso il basso, due tabelle riportanti le indicazioni di velocità dei due rallentamenti, nell'ordine in cui si susseguono sul terreno.

Ciascun rallentamento viene indicato dal relativo segnale di inizio, sullo stante del quale deve essere applicata una tabella riportante l'indicazione della velocità consentita.

Sarà impiantato un unico segnale di fine all'uscita dell' ultimo rallentamento.



Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**19.2** Non è ammessa l'esistenza di più di due rallentamenti contigui; qualora si verificasse tale caso, si dovrà provvedere alla opportuna fusione di quelli eccedenti tale numero, prescrivendo la velocità inferiore prevista per quelli fusi.

**19.3** La tabella di fine rallentamento deve essere posizionata 70m. dopo il punto in cui i treni possono riprendere normale velocità. Questo spazio, di 70 m., consente ai macchinisti che si trovano alla guida di una UdT di riprendere la velocità normale quando si trova con la parte anteriore del treno all'altezza del segnale.

#### **Art. 20 – SEGNALAZIONE DI PRESENZIAMENTO**

**20.1** Il personale presente in linea, quando non debba fare altre segnalazioni, presenta al passaggio dei treni, di giorno, la bandiera ravvolta tenuta orizzontalmente e, di notte, un fanale con luce bianca rivolta verso il treno.

Questo segnale ha soltanto lo scopo di indicare la presenza dell'agente presente in linea, e la sua omissione non ha significato per il treno.

**20.2** L'agente presente in linea, che presenzi il passaggio di un treno in un posto sito in prossimità di un segnale fisso a via impedita, deve esporre il segnale di arresto quando si accorga che il treno non lo rispetti.

**20.3** L'agente presente in linea, che presenzi il passaggio di un treno in un posto situato lungo un tratto da percorrersi con rallentamento od in immediata vicinanza del medesimo deve presentare il segnale di arresto quando si accorga che il rallentamento non è rispettato.

**20.4** L'agente che presenzia il passaggio di un treno, sia in linea che nelle stazioni, deve prestare attenzione ai segnali collocati sui treni per attenersi alle loro disposizioni ed, in caso di imperfezioni o mancanze, alle prescrizioni dell' Art. 8.

Detto agente deve esporre di sua iniziativa il segnale di arresto, quando si accorga di qualche fatto che possa rendere pericolosa la corsa.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## **Art. 21 - PROTEZIONE DEI TRENI FERMI IN LINEA O AI SEGNALI FISSI**

**21.1** Quando non funziona il blocco automatico o in caso di circolazione a binario unico, un treno fermo in linea da oltre 10 minuti primi deve essere protetto dal personale di scorta, quando previsto, o, in mancanza, dal macchinista, esponendo segnale di arresto a mano, alla distanza di m. 200 dalla coda del convoglio.

Nel caso di circolazione a binario unico, tale segnale deve essere esposto in entrambe le direzioni.

**21.2** La stessa protezione deve essere comunque attuata, anche in deroga al comma 1, allorché il personale di scorta, quando previsto, riscontri l'inefficienza dei segnali di coda del treno.

**21.3** Per la protezione della seconda parte di un treno che, in seguito a dimezzamento, fosse lasciato in piena linea, vale quanto disposto ai punti 1 e 2 del presente articolo.

Qualora, tuttavia, il personale di scorta della seconda parte del treno non fosse riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, la segnalazione deve essere fatta secondo le modalità previste dall' Art. 13.

**21.4** Per mantenere nella tratta extraurbana la distanza tra treni che si seguono nello stesso senso, il Dirigente Unico dopo partito o passato un treno, ordinerà alle stazioni ove il treno successivo deve dare il giunto, di esporre il segnale rosso. (Vedi art. 20 del capitolo 3).

## **Art. 22 - SEGNALI AI DEVIATOI**

Quando un agente debba presenziare un deviatoio incontrato di punta dai treni deve presentare:

**se il treno non deve rallentare:**

**di giorno**: la bandiera ravvolta;

**di notte**: un fanale a luce bianca;

**se il treno deve rallentare:**

**di giorno**: la bandiera verde spiegata;

**di notte**: un fanale a luce verde.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 144 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **Art. 23 SEGNALI PER ARRESTARE UN TRENO GIA' PASSATO**

**23.1** Per arrestare un treno già passato si emettono, nella sua direzione, suoni forti e brevi di fischietto a trillo, facendo sventolare la bandiera rossa di giorno ed agitando un fanale a luce rossa di notte. Inoltre, se presente il segnale ad ala, si farà manovrare più volte la leva del semaforo per richiamare l'attenzione del macchinista e del personale di scorta, quando previsto.

**23.2** Il macchinista ed il personale del treno, partendo da una stazione, devono voltarsi frequentemente verso la medesima, finché l'hanno in vista, per osservare se si fanno tali segnali, e nel caso fermare il treno..

**23.3** Qualora con le segnalazioni di cui al precedente comma 1) non si ottenga l'arresto del treno, si dovrà avvisare il D.C.T./D.U. ed il prossimo posto telefonico perché provvedano all'arresto con i mezzi a loro disposizione.

**23.4** Il personale della linea che si avveda delle segnalazioni di cui al comma 1, fatte dalla parte da cui il treno proviene, deve ripetere l'esposizione del segnale di arresto verso il treno stesso.

### **Art. 24 – PRINCIPALI SEGNALI AD INSTALLAZIONE FISSA**

**24.1** I principali segnali fissi situati lungo la linea o nelle stazioni sono luminosi e si distinguono in segnali alti, segnali bassi (o marmotte) e ad ala semaforica.

I segnali alti e quelli ad ala semaforica regolano la marcia dei treni e/o danno ai medesimi informazioni; i segnali bassi regolano le manovre, ma devono essere rispettati anche dai treni in partenza.

**24.2** I segnali alti, di norma collocati sul lato sinistro del binario rispetto alla marcia del treno, danno segnalazioni a mezzo di luci proiettate da uno o più fanali applicati ad uno schermo dipinto in nero e sono sorretti da apposite piantane oppure da altre strutture della linea.

Tali segnali si suddividono in segnali di 1<sup>a</sup> Categoria e segnali di avviso e possono proiettare verso i treni luci di colore rosso, giallo o verde, a seconda della segnalazione che devono dare. La luce di colore giallo può essere fissa o intermittente.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 145 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Dalla parte opposta a quella rivolta verso i treni. i segnali alti non proiettano luce e lo schermo è dipinto in colore grigio.

Al di sotto dello schermo è applicata una tabella a fondo bianco con l'indicazione del numero del segnale, preceduto dalla lettera "S" per i segnali di 1° Categoria e dalla lettera "A" per i segnali di avviso.

Il segnale che comanda un itinerario di partenza in deviata è contraddistinto anche da una tabella triangolare a fondo bianco e bordo nero (l'itinerario in deviata deve essere percorso a velocità non superiore a 30 km/h – art. 7.7 del capitolo 2

I Segnali bassi sono anch' essi luminosi e danno segnalazioni a mezzo di gruppi di luci.

**24.3** Il personale dei treni è tenuto al rigoroso e passivo rispetto degli aspetti della segnalazione di via, come specificato nel presente Regolamento.

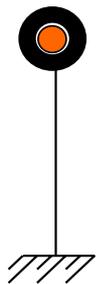
**24.4** I segnali alti non hanno significato per i treni che percorrono il binario illegale, salva prescrizione contraria.

**24.5** Il segnale ad ala semaforica orizzontale e che mostra la faccia rossa al treno in arrivo e la bianca alla stazione, indica via impedita ed il treno deve fermarsi senza oltrepassarli; il Capotreno non darà l'ordine di partenza prima di essersi ben accertato che il segnale indichi via libera. Quando l'ala è inclinata indica via libera.

## **Art. 25 – ASPETTI DEI SEGNALI DI 1^ CATEGORIA E NORME DI COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DEI TRENI**

**25.1** I segnali alti di 1° Categoria possono presentare i seguenti aspetti:

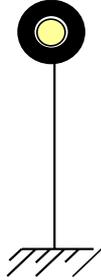
- a) **una luce rossa**: via impedita. Il macchinista deve arrestare il convoglio senza oltrepassare il segnale, a meno che non abbia ricevuto apposita prescrizione che gli consenta di superarlo. In difetto della suddetta prescrizione dovrà attenersi a quanto disposto dal successivo Art. 27 ed a quanto previsto nei Cap. 2 e Cap. 3.



Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

b) **una luce gialla fissa**: via libera con avviso che è prossima una stazione o fermata.

Il macchinista deve regolare la marcia del treno tenendo conto dell'informazione data dal segnale, percorrendo l'itinerario di arrivo fino alla stazione o fermata a velocità non superiore a 50 km/h.

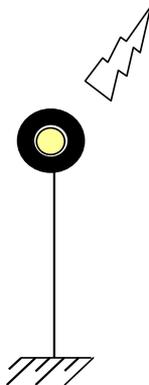


I soli segnali S 10 (partenza pari P.le Euclide), S 50 (partenza pari Due Ponti), S 90 (partenza pari Giustiniana) e S 61 (partenza dispari Saxa Rubra), anziché una stazione o fermata precedono rispettivamente i segnali di 1^ Categoria di protezione delle stazioni di A.Acetosa pari, G.Rossa pari, Montebello pari e Grottarossa dispari.

Tali segnali possono proiettare luce Gialla fissa o luce Verde; quando proiettano la luce Gialla fissa indicano che il segnale di protezione che precedono è a via impedita od a via libera con ingresso su binario deviato. (Per l'aspetto verde del segnale vedasi il punto d).

c) **una luce gialla lampeggiante**: via libera con avviso che il treno sarà ricevuto in stazione su itinerario deviato da percorrere a velocità non superiore a 30 km/h (art. 7.7 del capitolo 2).

Questo aspetto può essere dato solo da segnali di 1^ Categoria di protezione delle stazioni.



Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

d) **Una luce verde:** via libera incondizionata. Il macchinista potrà procedere alla massima velocità consentita fino al successivo segnale dal quale prenderà norma.

I segnali S 10, S 50, S 90 ed S 91, con la luce verde indicano anche che il successivo segnale di 1<sup>a</sup> Categoria è a via libera.



**25.2** Un segnale di 1<sup>a</sup> Categoria spento deve essere considerato come indicante la via impedita.

#### Art. 26 - SEGNALI DI AVVISO

**26.1** Quando per avvisare i treni che è prossima una stazione o fermata non ci si avvale dei segnali di 1<sup>a</sup> Categoria (Art. 25, comma 1 - punto b), vengono utilizzati per lo stesso scopo segnali alti di "Avviso", proiettanti luce gialla fissa da un fanale posto al centro di uno schermo circolare. Per quanto riguarda i treni diretti, il macchinista dovrà regolare la velocità del treno per essere in condizione di arrestarlo nella eventualità che detto segnale di prima categoria risulti a via impedita.



Fa eccezione il segnale di avviso A1 che è posto in precedenza al segnale di 1<sup>a</sup> Categoria di protezione dispari di P.le Flaminio e l'avviso A1 di provenienza dal semplice binario di Montebello, i quali possono dare due indicazioni:

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

- a) **luce gialla fissa**: indica che il segnale di protezione è a via impedita od a via libera con ingresso su binario deviato (giallo lampeggiante);
- b) **luce verde**: indica che il segnale di protezione è disposto a via libera con ingresso su corretto tracciato (giallo fisso).

**26.2** I segnali di avviso non intervengono nel distanziamento dei treni; per distinguerli da quelli di 1<sup>a</sup> Categoria di cui al precedente Art. 25, sono montati su pali dipinti a strisce orizzontali bianche e nere alternate e preceduti da tavole a fondo nero e strisce orizzontali bianche ( Art.45.3 del presente capitolo ).

**26.3** Lo spegnimento di un segnale di avviso non ha significato per i treni.

Lo spegnimento medesimo provoca, però, la disposizione a via impedita del segnale di 1<sup>a</sup> Categoria che lo precede.

#### **Art. 27 – SUPERAMENTO DI UN SEGNALE ALTO A VIA IMPEDITA**

**27.1** Un treno che si sia fermato ad un segnale di 1<sup>o</sup> Categoria disposto a via impedita imperativa, può, senza attendere che il segnale assuma l'indicazione di via libera, riprendere la corsa, pero con Marcia a vista, <sup>(6)</sup> nei seguenti casi:

- a) quando presso il segnale si trovi un agente che dia l'autorizzazione al proseguimento consegnando regolare ordine scritto;
- b) quando, trattandosi di un segnale di protezione di una stazione, un agente con apposite istruzioni, anche verbali, accompagni il treno prendendo posto sul veicolo di testa;
- c) quando l'ordine di proseguimento venga impartito al treno con regolare prescrizione;
- d) quando, trattandosi di un segnale di protezione di una stazione, il treno possa essere fatto avanzare mediante il segnale di manovra di cui al punto a) dell' Art. 37, oppure mediante il segnale di "chiamata" di cui all'art. 44;

<sup>6</sup> Il macchinista di un treno che abbia ricevuto l'ordine di marcia a vista deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nello spazio della visuale libera, appena se ne manifesti il bisogno.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

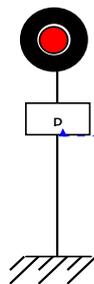
**27.2** Non verificandosi alcuna delle condizioni indicate nel precedente comma e prolungandosi la fermata del treno al segnale senza ragioni apparenti, l'agente treno deve chiedere istruzioni, telefonicamente o con altro mezzo al D.C.T./D.U. od alla stazione dal quale viene manovrato il segnale.

Nell'impossibilità di ricevere istruzioni, verificata la libertà e la regolarità dell'itinerario da percorrere, il personale di condotta provvederà al superamento del segnale con marcia a vista e non superando la velocità di 15 km/h.

#### **Art. 28 – SEGNALI ALTI DI BLOCCO AUTOMATICO**

**28.1** I segnali alti di 1<sup>a</sup> Categoria di cui al precedente Art. 25 realizzano l'impianto di blocco automatico e quindi ciascuno di essi è posto a protezione di una tratta di blocco.

Tali segnali possono essere "PERMISSIVI", nel qual caso sono contraddistinti da una tabella bianca recante al centro la lettera "P" in nero, applicata allo stante dei segnali medesimi.



Formattato: Tipo di carattere: 9 pt

**Art. 28.2** Un segnale alto "PERMISSIVO" disposto a via impedita (o spento) impone l'arresto del treno.

Poiché il superamento di tale segnale, consentito in quanto permissivo, comporta in ogni caso l'entrata in funzione del train-stop, il macchinista deve richiedere autorizzazione al D.C.T. al superamento dello stesso.

Ottenuta l'autorizzazione o comunque trascorsi 3 minuti senza aver ricevuto risposta dal D.C.T., il macchinista, attenendosi a quanto previsto al Cap. 4 art. 32.4, procederà con marcia a vista a velocità non superiore a 15 km/h, tenendo presente che il tratto protetto dal segnale permissivo potrebbe essere occupato da altro convoglio.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

La marcia a vista come sopra specificata, dovrà essere mantenuta fino all'altezza del successivo segnale alto di 1^ Categoria, alla indicazione il personale del treno dovrà attenersi, o fino alla successiva stazione da dove ripartirà rispettando le disposizioni della Dirigenza Movimento (D.C.T.).

**28.3** Il carattere di "Permissività" può anche essere conferito ai segnali di protezione e di partenza di una stazione mediante l'accensione della lettera "P" luminosa su uno schermo nero posto sullo stante dei segnali stessi.

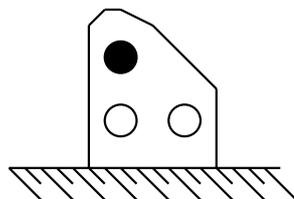
**28.4** Quando i treni circolano con il regime del giunto telefonico i segnali di blocco che non siano di protezione e/o partenza di una stazione non hanno significato, salvo ordine contrario dei D.L. interessati.

#### **Art. 29 – SEGNALI BASSI**

**29.1** I segnali bassi (o marmotte), posti a limitata altezza dal suolo, di norma sul lato sinistro del binario rispetto al senso di marcia del movimento che essi comandano, danno segnalazioni a mezzo di due o tre fanali, portati da uno schermo, che possono proiettare, sia di giorno che di notte, gruppi di luci.

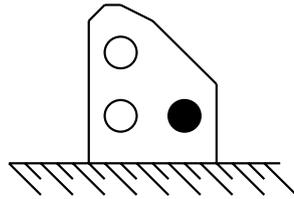
**29.2** I segnali bassi forniscono le seguenti indicazioni:

- a) due luci bianche orizzontali: via impedita. Il macchinista deve fermare il convoglio senza superare il segnale se non dietro prescrizione, a meno che il segnale basso non venga sostituito da segnali a mano.



- b) due luci bianche verticali: via libera. Il macchinista può avanzare con la cautela che le circostanze impongono e nel rispetto di quanto di seguito previsto.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012



Un segnale spento o con imperfetta segnalazione indica via impedita.

**29.3** I segnali bassi regolano le manovre, ma debbono essere rispettati anche dai treni, come indicato al comma 1 del precedente Art. 24.

**29.4** I movimenti di manovra debbono essere effettuati a velocità non superiore a 15 km/h. Il macchinista deve considerare che il movimento di manovra può essere istradato su un binario ingombro da altro convoglio e, quindi, deve eseguire tali movimenti con le opportune precauzioni.

**29.5** Quando due o più veicoli oppure gruppi di essi in manovra vengono a trovarsi su uno stesso binario ed in precedenza allo stesso segnale basso, l'indicazione di via libera di questo vale solo per il primo veicolo o gruppo; il veicolo o gruppo seguente non può avanzare se non dopo la disposizione a via impedita e la successiva predisposizione a via libera del segnale.

**29.6** In tutte le stazioni, ad eccezione di quella di Tor di Quinto, i segnali di partenza sono integrati da segnali bassi. La discordanza tra segnale alto di partenza ed il relativo segnale basso oppure l'imperfetta segnalazione di uno di essi indicano via impedita, pertanto il segnale potrà essere superato nel rispetto delle norme di cui all'Art. 35; se tale condizione riguarda un segnale alto permissivo, il suo superamento potrà avvenire nel rispetto delle norme di cui all'Art. 27.

### **Art. 30 - SEGNALAMENTO DELLE STAZIONI**

**30.1** Gli itinerari d'ingresso e di partenza delle stazioni sono protetti da segnali alti ad installazione fissa.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 152 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

I segnali di partenza, integrati da segnali bassi (art. 29, comma 6), comandano la partenza, od il transito dei treni.

**30.2** L'aspetto normale dei segnali di protezione e di partenza di una stazione intermedia, il cui A.C.E.I. è stato impostato per funzionare da posto di blocco intermedio, è a via libera, mentre è a via impedita se la stazione è abilitata localmente.

**30.3** Quando esiste un ingombro su di un binario di ricevimento dei treni, il punto d'ingombro dovrà essere protetto mediante un segnale di arresto da collocarsi 50 metri in precedenza al punto d'ingombro ed il treno dovrà essere ricevuto con le norme previste dall' Art. 27, mantenendo il segnale di protezione, del relativo itinerario, disposto a via impedita imperativa.

Se l'ingombro è costituito dal paraurti del binario di ricevimento di una stazione capolinea, il treno può essere ricevuto senza particolari precauzioni.

In tal caso è sufficiente che il paraurti sia munito di segnali di arresto.

#### **Art. 31 – SEGNALI DI PARTENZA PER TRENI CON O SENZA VIAGGIATORI SU TRATTA A SEMPLICE BINARIO**

##### **31.1 Segnali di partenza in stazioni retti da D.L. (Dirigente Locale)**

Nelle stazioni rette da agenti abilitati al movimento, il Dirigente Locale, un minuto prima dell'ora di partenza, darà col fischiotto a trillo, un fischio breve per avvertire i viaggiatori che si approssima l'ora di partenza. Tale fischio nelle stazioni intermedie, ove la sosta del treno è minore di un minuto, sarà emesso non appena il treno si arresta.

Nei treni scortati dal solo Capotreno, questi darà il "pronti".

Il Dirigente Locale darà verbalmente l'ordine di partenza al Capotreno il quale lo trasmetterà al macchinista gridando "pronti".

Nel caso di incroci il Dirigente Locale, nel dare verbalmente l'ordine di partenza ai Capotreno, avrà cura di fare in modo da essere bene notato dai Macchinisti.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 31.2 Segnali di partenza in stazioni

Nelle località dove non presta servizio agente autorizzato al Movimento, il Capotreno, assicuratosi che non vi siano ostacoli alla partenza, darà il “pronti”.

### 31.3 Comportamento dei Macchinisti per ripresa della corsa.

I macchinisti per riprendere la marcia da una stazione dopo effettuato un incrocio o una precedenza, debbono non solo avere udito il “pronti” ma debbono altresì avere visto il proprio Capotreno.

Pertanto, se di giorno, il Capotreno nel dare il “pronti” curerà di rendersi bene visibile da parte del macchinista che starà ad osservarlo dal finestrino. Di notte, o in caso di grande affollamento diurno, il Capotreno sarà tenuto a dare il segnale dalla motrice in modo da farsi sentire e vedere dal macchinista.

## Art. 32 – SEGNALE PER RIPRENDERE LA CORSA DOPO LE FERMATE STRAORDINARIE DI TRATTA A SEMPLICE BINARIO

### 32.1 Segnale per riprendere la corsa

Dopo qualsiasi fermata straordinaria il macchinista non dovrà riprendere la corsa se non dopo il segnale di partenza del Capotreno.

## Art. 33 – MANOVRA DEI SEGNALI ALTI

Il segnali fissi servono a proteggere le stazioni e le sezioni di blocco, e sono fatti, a seconda dei casi, a mezzo di segnale ad ala semaforica, o a mezzo di segnali permanentemente luminosi.

**33.1** La manovra dei segnali di protezione e di partenza delle stazioni intermedie quando funzionano da posti di blocco intermedi, avviene, di norma, esistendo le condizioni di sicurezza previste dagli A.C.E.I., automaticamente con il procedere dei treni

**33.2** Nelle stazioni abilitate localmente, la manovra dei segnali di protezione e di partenza è eseguita dai D.L. attraverso gli A.C.E.I.

**33.3** Se la stazione è in telecomando, il D.C.T. può disporre a via impedita imperativa i segnali di protezione e di partenza delle stazioni.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 154 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**33.4** Gli agenti preposti alla manovra dei segnali fissi, limitatamente alla tratta esercita in regime di blocco automatico, non devono limitarsi a manovrarli secondo il bisogno, ma devono assicurarsi che il segnale dia realmente l'indicazione voluta per tutto il tempo necessario.

**33.5** Nel caso di segnali normalmente disposti a via impedita, la manovra a via libera deve essere fatta solo quando sia prossimo l'arrivo del treno che si vuol far entrare o transitare, pur evitando ogni causa di ingiustificato ritardo.

**33.6** La manovra a via impedita di un segnale fisso deve essere fatta in tempo utile perché il segnale possa essere tempestivamente rispettato.

**33.7** La protezione affidata ai segnali non può considerarsi efficace se la loro manovra non sia stata fatta in tempo, come prescritto al precedente comma 6.

**33.8** La imperfetta o incerta posizione del semaforo, e di notte il fanale spento, impongono al macchinista la fermata del treno per proseguire poi con la massima cautela.

In ogni modo, dopo avere disposto a via impedita un segnale, l'agente che ne ha eseguita la manovra, prima di ingombrare il punto che con la manovra stessa intende proteggere, deve accertarsi che un treno non si sia precedentemente introdotto nel tratto compreso fra il segnale, che è stato disposto a via impedita, ed il punto protetto.

#### **Art. 34 - APPARECCHI DI CONTROLLO DEI SEGNALI FISSI**

I segnali alti fissi sono muniti di un apparecchio di controllo detto ripetitore con il quale è possibile accertare l'aspetto assunto dal corrispondente segnale.

Quando il ripetitore non funziona e non è possibile accertare altrimenti l'effettiva indicazione del segnale, questo, ogni qualvolta deve essere disposto a via impedita, dovrà essere considerato come guasto agli effetti dell'art.36.

#### **Art. 35 – RISPETTO DEI SEGNALI AD INSTALLAZIONE FISSA NEI CASI DI MANCANZA OD IMPERFETTA INDICAZIONE DI ESSI**

La mancanza di un segnale di 1<sup>a</sup> Categoria o basso ad installazione fissa nel luogo in cui dovrebbe trovarsi oppure l'imperfetta od incompleta indicazione di esso debbono essere considerate come segnalazioni di via impedita.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

I treni potranno evitare la fermata, nei casi di cui sopra, solo quando abbiano ricevuto speciali comunicazioni o prescrizioni a riguardo.

**Art. 36 – PROVVEDIMENTI IN CASO DI MANCANZA O DI GUASTO DEI SEGNALI DI STAZIONE DI 1^ CATEGORIA O BASSO, AD INSTALLAZIONE FISSA**

**36.1** Un segnale di stazione ad installazione fissa che manchi sul posto dovrà essere sostituito con un segnale di arresto a mano.

**36.2** Se un segnale di stazione ad installazione fissa non fornisce l'indicazione voluta, oppure la fornisce con aspetti incerti, lo stesso deve essere disposto a via impedita; se ciò non fosse possibile, detto segnale dovrà essere sostituito sul posto con un segnale di arresto a mano.

La sostituzione con il segnale a mano non occorre se l'indicazione del segnale guasto assicura di per se stesso l'arresto del treno quando al treno siano state impartite precise istruzioni con regolare prescrizione.

**36.3** Il proseguimento del treno oltre un segnale di stazione guasto, qualunque sia l'indicazione dello stesso, dovrà avvenire nei modi prescritti dall'art. 27..

**36.4** Quando un segnale di protezione di una stazione è guasto, volendo evitare la fermata al segnale, al treno deve essere precedentemente prescritto di entrare con marcia a vista senza rispettare il segnale. Tale prescrizione potrà essere praticata per ogni singolo treno, solo dopo aver predisposto l'itinerario di arrivo ed accertata la sua libertà.

**36.5** Quando non è possibile dare, per ogni singolo treno, l'ordine di cui al comma 4 e non è neanche possibile far avanzare i treni con le modalità previste dall'art. 27, agli stessi potrà essere prescritto di avanzare oltre il segnale d'ingresso fino ad un determinato punto ben individuabile, dal quale saranno ricevuti mediante il segnale di manovra di cui al comma 1 punto a) dell'art. 37.

In questo caso il macchinista, nel superare il segnale fisso, dovrà procedere con la massima cautela.

**Art. 37 – SEGNALI DEI MANOVRATORI**

**37.1** Le manovre sono regolate dai segnali bassi; in assenza o difetto dei segnali stessi esse vengono comandate con i segnali a mano:

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 156 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

a) per un movimento in avanti , e cioè nel senso della cabina abilitata, con l'agitare orizzontalmente di giorno la bandiera raccolta e di notte il fanale a luce bianca;



giorno



notte

b) per un movimento indietro, e cioè nel senso contrario al precedente, con l'agitare dall' alto in basso una bandiera raccolta e di notte il fanale a luce bianca;



giorno



notte

c) per il rallentamento, con l'espore di giorno la bandiera rossa spiegata e di notte il fanale a luce rossa, mantenendo esposto il segnale fino a che la manovra non abbia ridotto sufficientemente la velocità:

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012



giorno



notte

- d) per la fermata, con l'agitare dall'alto in basso di giorno la bandiera rossa spiegata e di notte il fanale a luce rossa, mantenendo la segnalazione fino a che la manovra non si sia arrestata.



giorno



notte

**37.2** Se le manovre vengono comandate da un manovratore, ognuno dei segnali di cui al precedente comma 1 deve essere preceduto da un fischio di moderata durata, emesso, con apposito fischietto, dall'agente addetto alla manovra.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## **Art. 38 – SEGNALAMENTO DEI TRENI STRAORDINARI.**

### **38.1 Annuncio treno straordinario**

Per annunciare la effettuazione di un treno straordinario qualsiasi, se di giorno si espone la bandiera verde a sinistra sulla parte posteriore dell'ultimo veicolo del treno che immediatamente precede lo straordinario, se di notte si cambia in verde la luce del corrispondente fanale di coda. Se la segnalazione viene fatta dal locomotore isolato, il segnali si deve mettere sulla parte posteriore del locomotore stesso.

### **38.2 Annuncio treno straordinario con treno che viaggia in senso opposto**

Quando non sia possibile fare segnalare il treno straordinario dal treno che immediatamente lo precede nello stesso senso, la segnalazione può essere fatta a mezzo di treno marciante in direzione opposta; in tal caso al segnale sopra indicato si aggiunge sul davanti del locomotore a sinistra la bandiera verde se di giorno, o si cambia in verde la luce del fanale sinistro anteriore, se di notte.

## **Art.39 – SEGNALEMENTO TRENI SUPPLEMENTARI**

### **39.1 Annuncio treni supplementari**

Per annunciare i treni supplementari (bis, ter, ecc.) la segnalazione del treno supplementare viene fatta dal treno del quale forma la ripetizione, esponendo sulla parte posteriore dell'ultimo veicolo due bandiere verdi, una destra e l'altra sinistra, se di giorno, o cambiando in bianca la luce rossa dei fanali di coda sinistro, se di notte.

## **Art. 40 – SEGNALI PER SPARTINEVE**

### **40.1 Segnali di giorno e di notte**

Tanto di giorno che di notte il treno spartineve formato da un locomotore che spinge il carro spartineve, avrà in alto sul davanti il carro un fanale rosso; inoltre saranno accesi il faro e di fanali del locomotore.

## **Art. 41 – SEGNALI PER TRENI DIMEZZATI SULLA LINEA. LOCOMOTORI E RITORNO**

### **41.1 Treno fermo in linea**

Quando treno, per motivo qualsiasi, si ferma di linea e lascia tutti o parte dei veicoli per recarsi alla prossima Stazione con ordine di ritornare a prendere i veicoli lasciati, la prima parte del treno, o il locomotore isolato, deve esporre, tanto all'andata quanto nel ritorno, un segnale verde a destra sul

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 159 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

davanti; con questo segnale si avvisa il personale della linea che deve passare un locomotore isolato in senso inverso al treno segnalante.

#### **41.2 Segnali da porre in stazione dal Capotreno**

Nel caso in cui sopra, il Capotreno, arrivando alla prossima stazione, con la prima parte del treno, o con il locomotore isolato, deve mostrare segnale di arresto affinché nessun treno sia lasciato partire o proseguire in direzione opposta fino a quando la linea non sia stata sgomberata.

#### **41.3 Protezione del convoglio in linea**

Per quanto riguarda la parte del treno rimasto sulla linea vedasi l'art. 21 del presente articolo.

#### **Art. 42 - SEGNALI SULLE LOCOMOTIVE IN MANOVRA**

Le locomotive che eseguono manovre devono di notte tenere accesi i fanali a luce bianca tanto davanti come di dietro, sempre che le caratteristiche dei rotabili lo consentano.

#### **Art. 43 – SEGNALI ACCESSORI MEZZI DI SEGNALAMENTO**

I principali segnali accessori sono:

- segnali di chiamata per i treni;
- tabelle indicatrici di velocità - tavole di orientamento;
- tabelle limite tratti interrotti;
- tabelle per cantieri di lavoro;
- tabelle che comandano la manovra pantografi;
- tabella che indica il termine della linea di contatto;
- traversa limite di stazionamento;
- segnale di chiamata telefonica dell'agente treno;
- cippo chilometrico, picchetti limite c.d.b., segnalazione nicchie;
- pulsante per la richiesta di fermata facoltativa.

#### **Art. 44 – SEGNALE DI CHIAMATA PER I TRENI**

**44.1** Il segnale di "chiamata" è costituito da due fanali abbinati orizzontalmente ed applicati sullo stesso stante del segnale di protezione delle stazioni.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 160 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

I fanali del segnale di "chiamata" sono normalmente spenti (inattivi) quando vengono illuminati (cioè resi attivi) proiettano verso il treno due luci bianco latte lampeggianti.

**44.2** Il segnale di "chiamata", se attivato, autorizza l'ingresso in stazione ad un treno fermo al segnale di protezione disposto a via impedita o spento.

**44.3** I treni autorizzati ad entrare in stazione col segnale di chiamata, debbono avanzare con marcia a vista, non superando la velocità di 15 km/h ed accertandosi che la via sia sgombra e che gli scambi da percorrere si trovino nella giusta posizione.

#### **Art. 45 – TABELLE INDICATRICI DI VELOCITA' TAVOLE DI ORIENTAMENTO**

**45.1** Per indicare ai treni una riduzione della velocità massima normalmente consentita in punti particolari della linea, possono essere applicate ai pali T.E. tabelle di forma rettangolare a fondo nero con bordo bianco recanti al centro i numeri, anch'essi bianchi, che indicano la velocità massima da rispettare.

La fine della limitazione di velocità viene indicata con tabelle aventi le medesime caratteristiche delle precedenti ma che presentano, al posto dei numeri, una striscia bianca obliqua.

Quando si rende necessario prescrivere un rispetto di velocità diverso da quello stabilito per quel tratto di linea si applicano, all'inizio e alla fine del tratto interessato delle tabelle riportanti la nuova velocità.

La prescrizione iniziale è data da una tabella riportante la sola velocità, mentre la fine della prescrizione da una tabella di dimensione identica alla prima con una sola banda bianca obliqua. Sono utilizzate:

a) in tratti di linea ove la riduzione della velocità è da considerarsi ordinaria in quanto è in funzione delle caratteristiche della linea;

b) per segnalare la velocità massima consentita in un tratto di linea in cui viene imposto un rallentamento straordinario. Nei casi di cui al punto (a), la tabella indicatrice di velocità non deve essere nè preceduta nè abbinata a quella di avviso di rallentamento. Nei casi di cui al punto (b), la tabella indicatrice di velocità può essere abbinata a quella di avviso di rallentamento. Le tabelle di cm 42x35 dovranno essere infondo nero, con bordo, scritte e banda di colore bianco.

#### **45.2 Posizionamento**

Le tabelle dovranno essere posizionate sui pali TE o su appositi stanti con le seguenti modalità:

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 161 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

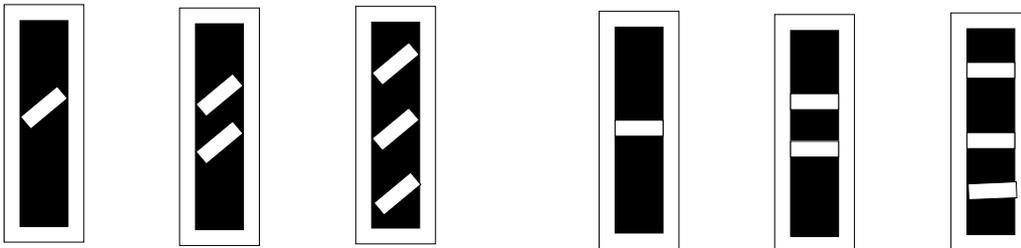
a) La tabella di inizio rallentamento almeno 100 metri prima dal punto in cui i treni debbono iniziare il rallentamento;

b) La tabella di fine rallentamento 70 metri dopo il punto in cui i treni possono riprendere la normale velocità.

Il progetto di posizionamento, che deve fare riferimento all'esistente, ed eventuali variazioni dello stesso, è di competenza della Direzione Opere Civili di Linea e Armamento sentiti il Servizio Movimento.

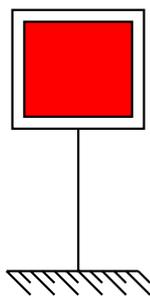
**45.3** Per richiamare l'attenzione del personale dei treni sulla presenza di segnali fissi, possono essere installate, in precedenza a ciascuno di essi, tavole distanziometriche disposte verticalmente e distanziate tra loro di circa m. 50 e dal segnale di circa m. 100.

Dette tavole, sono a fondo nero e strisce trasversali bianche se precedono un segnale di 1<sup>a</sup> Categoria ed a fondo nero a strisce orizzontali bianche, se precedono un segnale di avviso.



**Art. 46 – TABELLE LIMITE TRATTI INTERROTTI**

Alle due estremità dei tratti di binario o linea aerea di contatto interrotti dovrà essere applicata, a cura del personale interessato all'interruzione, una tabella rettangolare dipinta in rosso, con contorno bianco, rivolta verso i treni che potessero essere inoltrati sul tratto interrotto.



Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Analoga tabella dovrà essere applicata a cura dei dirigenti il movimento all'estremità dei tratti di binario o linea aerea esclusi dal servizio, facenti capo alle stazioni.

Le tabelle dovranno essere mantenute esposte per tutto il tempo in cui il tratto che proteggono resta interrotto.

Al termine dell' interruzione le tabelle dovranno essere rimosse a cura del personale che ne ha disposto l'applicazione.

In caso di necessità, in luogo delle tabelle, possono essere esposti i segnali di arresto di cui all'art.13.

#### **Art. 47 – TABELLE CHE INDICANO CANTIERI DI LAVORO**

**47.1** Alle estremità delle zone della linea dove sono in corso lavori al binario vengono collocate due tabelle portatili, con la faccia rivolta dalla parte da dove provengono i treni verniciata in nero e con al centro la lettera " " in bianco.

Dal lato opposto le tabelle sono dipinte in bianco.

**47.2** Le tabelle debbono essere collocate a cura delle squadre di lavoro, una per ciascun senso di marcia dei treni, a 300 metri di distanza dall'inizio della zona dove sono in corso i lavori ed a distanza non inferiore a m. 2 dalla più vicina rotaia.

**47.3** Le tabelle debbono essere tenute per tutto il periodo di permanenza delle squadre in linea e rimosse alla fine del detto periodo.

**47.4** I macchinisti, scorgendo la tabella, debbono emettere ripetuti fischi e prestare particolare attenzione alla linea.

**47.5** L' impiego delle tabelle è richiesto anche se il cantiere è oggetto di prescrizione di rallentamento ed è protetto dai relativi segnali.

**47.6** Nel caso di percorso su binario illegale debbono essere rispettate anche le tabelle poste sulla banchina del binario legale.

**47.7** La circolazione dei Treni nella zona interessata dai cantieri di lavoro viene così regolamentata.

#### **TRENI ORDINARI**

a) Nella eventualità che i lavori in corso non richiedano una effettiva riduzione di velocità dei convogli in transito e pertanto consentano la via libera anche se con particolare-attenzione, l'impiego delle sole tabelle S sarà più che sufficiente ad assicurare che la circolazione dei Treni avvenga nel pieno rispetto

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 163 di 198
--	----------------------------	-----------------

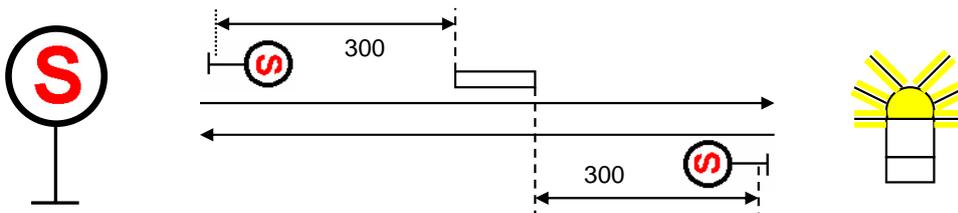
Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

delle norme vigenti e senza alcuna limitazione alla sicurezza dell'esercizio. Il responsabile del reparto che esegue il lavoro 5 minuti prima del transito dei Treni ordinari e fino al loro effettivo passaggio, avrà cura di tenere attrezzi e persone fuori dai binari ad una distanza superiore a 2 metri dalla più vicina rotaia.

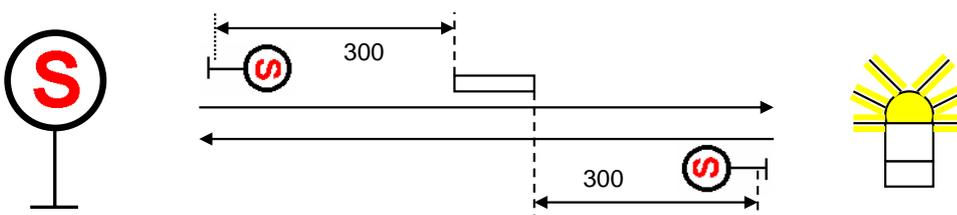
- c) Nel caso invece che il reparto Manutenzione ritenga che le lavorazioni in corso richiedono anche una riduzione della velocità questa dovrà essere attuata con l'apposizione, della tabella S e della tabella segnale di rallentamento come previsto nell'Art.18. Anche se il Treno ha la prescrizione di rallentamento, il Capo del reparto che esegue il lavoro, 5 minuti prima del transito dei Treni ordinari e fino al loro effettivo passaggio avrà cura di tenere attrezzi e persone fuori dai binari ad una distanza di 2 metri dalla più vicina rotaia.

### TRENI STRAORDINARI

I macchinisti alla guida dei treni straordinari oltre che azionare le segnalazioni acustiche, nel percorrere la tratta segnalata da tabelle S dovranno sempre e comunque procedere con marcia a vista senza superare del 50% la velocità max consentita nella tratta.



47.8 Di notte, in luogo delle tabelle sopradescritte, possono essere utilizzati allo stesso scopo lampade portatili proiettanti luce gialla lampeggiante.



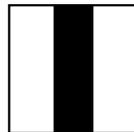
Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**Art. 48 – SEGNALI PER ORDINARE LA MANOVRA DEI PANTOGRAFI**

**48.1** Per ordinare l'abbassamento dei pantografi si espone, a m. 50 dall'inizio del tratto da percorrere a pantografi abbassati, il segnale di abbassamento.



Al termine del tratto sarà esposto il segnale di alzamento dei pantografi.



**48.2** I segnali di cui al precedente comma sono costituiti da vele fisse con segni neri su fondo bianco, applicate alle strutture aeree o su appositi sostegni, illuminate di notte per riflessione o per trasparenza. Il segno nero è orizzontale per disporre l'abbassamento dei pantografi e verticale per ordinare l'alzamento.

**48.3** Quando la necessità di abbassamento dei pantografi sia temporanea può omettersi tanto il segnale di abbassamento quanto quello di rialzamento dei pantografi, sempre ch , a bene individuare il tratto da percorrerli con i pantografi abbassati, siano sufficienti le prescrizioni date al treno.

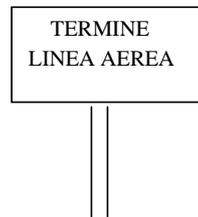
**48.4** I segnali di abbassamento dei pantografi debbono essere sempre notificati al personale di macchina con disposizioni generali o con apposito ordine scritto.

**48.5** Quando la necessit  di abbassamento dei pantografi sia improvvisa, il personale della elettrificazione o quello della linea, fin tanto che non abbia avuto conferma che l'ordine di abbassamento sia stato notificato ai treni, dovr  esporre un segnale di arresto a mano, a m.300 dal punto da percorrerli a pantografi abbassati, e dovr  dare ad ogni treno le necessarie istruzioni per il proseguimento.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

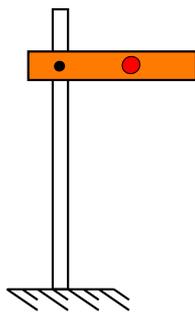
**Art. 49 – TABELLA CHE INDICA IL TERMINE DELLA LINEA DI CONTATTO**

Il punto oltre il quale i binari non sono elettrificati, e quindi non agibili per i rotabili a trazione elettrica, e indicato da una tabella a fondo bianco, infissa nel terreno od applicata alla linea aerea, con scritta in nero "TERMINE LINEA AEREA"

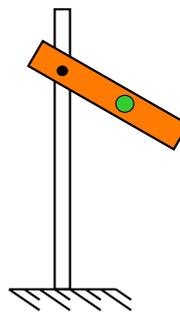


**Art. 50 - INDICATORI DELLA POSIZIONE DEI SEZIONATORI PER L'ALIMENTAZIONE DI ALCUNI TRATTI DI LINEA DI CONTATTO**

Nel deposito, la posizione dei sezionatori della linea aerea di contatto di alcune sezioni é evidenziata, oltre che da altre indicazioni fornite dagli apparecchi di manovra, da segnali ad ala che forniscono le seguenti segnalazioni:



linea alimentata

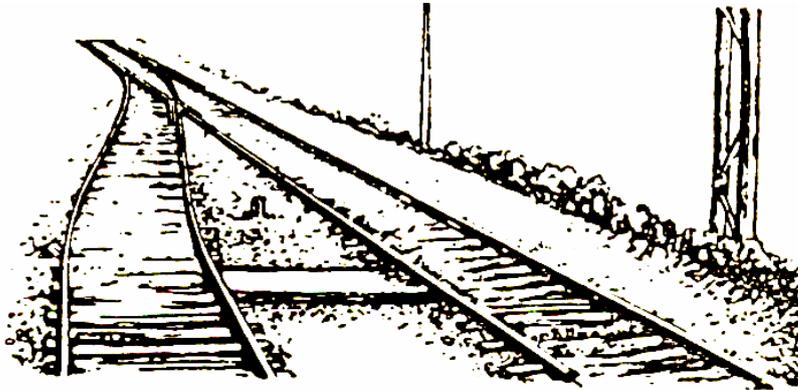


linea disalimentata

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

#### **Art. 51 - TRAVERSA LIMITE DI STAZIONAMENTO**

Tra i binari divergenti di ogni deviatoio o intersezione e collocata una traversa dipinta in bianco allo scopo di indicare il punto limite di stazionamento di un rotabile senza che sia impegnato il profilo minima della via sull'altro binario.



#### **Art. 52 - SEGNALI DI CHIAMATA TELEFONICA DELL'AGENTE DEL TRENO**

Il segnale di chiamata telefonica e costituito da una tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera maiuscola “ T ” normalmente spenta ed e associato, di norma. ad un segnale alto fisso.

Quando la lettera “ T ” e accesa (a luce fissa) l'agente del treno deve recarsi al telefono per ricevere istruzioni.

L'indicazione ottica, eventualmente sussidiata da una suoneria, cessa appena l'agente si annuncia al telefono.



#### **Art. 53 – CIPPO CHILOMETRICO**

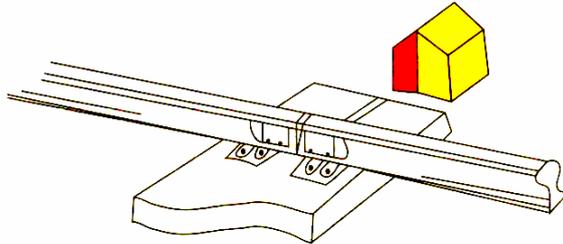
Cippo a strisce orizzontali bianche e celesti, con l'indicazione della progressiva chilometrica.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

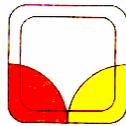
**Art. 54 – PICCHETTO LIMITE PER CIRCUITI DI BINARIO**

Il picchetto limite c.d.b. é costituito da un blocchetto conficcato in terra, con la testa a scalpello, il cui spigolo superiore é disposto perpendicolarmente al binario.

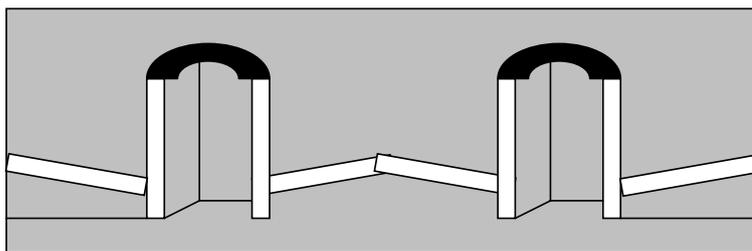
Può essere installato in corrispondenza dei giunti isolanti dei circuiti di binario ed é dipinto in rosso dalla parte della rotaia isolata ed in giallo dalla parte di quella non isolata.



Analogo significato deve attribuirsi ai settori circolari, rossi e gialli, riportati sui coperchio delle cassette dei collegamenti elettrici dei circuiti di binario.



**Art. 55 – SEGNALAZIONE DELLE NICCHIE IN GALLERIA**



Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Per indicare una nicchia si utilizza una striscia di colore bianco dipinta sulla parete della galleria in senso discendente verso la nicchia più vicina.

Serve per individuare il punto di ricovero più vicino.

#### **Art. 56 - PULSANTE PER LA RICHIESTA DI FERMATA FACOLTATIVA**

**56.1** Per richiedere l' arresto del treno in una fermata facoltativa, sia il personale del convoglio che i viaggiatori hanno a disposizione, all'interno delle vetture, un apposito pulsante.

Per ottenere la fermata si dovrà premere il relativo pulsante per due volte.

#### **Art. 57 – VISIBILITA' DEI SEGNALI**

I segnali fissi di 1<sup>a</sup> Categoria e di avviso, nonché le segnalazioni di rallentamento e/o di fermata notificata devono essere visibili, in condizioni atmosferiche normali, alla distanza di almeno 150 metri se la velocità massima dei treni sul tratto di linea in precedenza ai segnali è inferiore a 80 Km/h e di almeno 200 metri se la suddetta velocità massima è uguale o superiore a 80 Km/h.

La Direzione di Esercizio potrà accordare deroghe alle distanze sopra indicate, tenendo conto delle caratteristiche della linea ed adeguando opportunamente la velocità massima dei convogli.

#### **Art. 58 – SEGNALI PRESCRITTIVI E TABELLONISTICA PASSAGGI A LIVELLO**

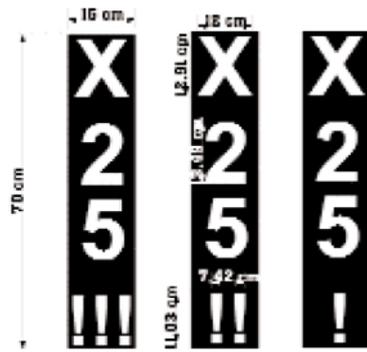
##### **58.1 Tabelle di rallentamento in prossimità di un P.L.**

Quando la visibilità dell'utente che impegna il passaggio a livello non garantisce i secondi necessari per liberare l'attraversamento al sopraggiungere di un treno occorre prescrivere, ai treni in transito sul PL, una velocità diversa da quella stabilita per quel tratto di linea. Tale riduzione di velocità deve essere notificata al personale di macchina attraverso delle tabelle riportanti la velocità da rispettare.

Le tabelle di cm 70x15 in fondo nero con scritte bianche dovranno riportare le seguenti indicazioni partendo dall'alto:

- una X ad indicazione di attenzione;
- la velocità indicata da numeri sovrapposti;
- da uno a tre punti esclamativi ad indicazione dell'avvicinarsi del PL.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

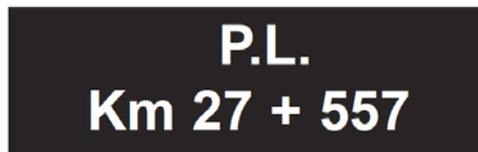


Le tre tabelle indicanti il rallentamento dovranno essere posizionate sui pali TE a una distanza di 50 metri l'una dall'altra. La più vicina al PL (con un solo punto esclamativo) dovrà trovarsi nel punto dal quale il treno, viaggiando alla velocità prescritta, impiega almeno 20'' per raggiungere l'attraversamento.

### 58.2 Tabelle di rallentamento in prossimità di un P.L.

Nelle immediate vicinanze di ogni passaggio a livello (sia pubblico che privato) deve essere installata una tabella riportante la chilometrica progressiva del P.L.

Le tabelle dovranno essere di cm 50x25 con fondo nero e scritte bianche.



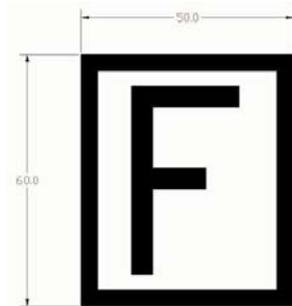
Le tabelle dovranno essere installate su appositi stanti, sui pali TE o su strutture idonee più vicini al passaggio a livello.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 58.3 Tabella indicante prescrizione di fischio al transito

In prossimità dei passaggi al livello pubblici e privati sia carrabili che pedonali, nonché in punti singolari della linea nei quali, a giudizio del Servizio Movimento, sia necessario segnalare acusticamente l'approccio di transito dei treni, debbono essere posizionate delle tabelle che prescrivono l'obbligo di utilizzo del fischio del treno prima di impegnare l'attraversamento o la zona particolare.

Le tabelle di cm 60x50 dovranno essere con fondo di colore nero, bordo e scritta bianca.



### 58.4 Tabella di transito ai PL privati

In prossimità dei passaggi al livello privati carrabili e pedonali privati, debbono essere posizionate delle tabelle che prescrivono l'obbligo di utilizzo del passaggio ai soli utenti autorizzati con convenzione.

La tabella deve essere posta in modo visibile all'utente della strada su ambo i lati destri del passaggio a livello.

Le tabelle di cm 35x50 dovranno essere con fondo di colore bianco, dovranno riportare il logo della società, due simboli di divieto di accesso e la scritta monitoria in rosso.



Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 58.5 Tabella di attenzione ai PL privati

In prossimità dei passaggi a livello pedonali, pubblici e privati, debbono essere posizionate delle tabelle che prescrivono l'obbligo di attenzione prima di impegnare l'attraversamento.

La tabella deve essere posta in modo visibile su ambo i lati destri del passaggio a livello.

Le tabelle di cm 35x45 dovranno essere con fondo di colore bianco, la scritta "ATTENTI AL TRENO" di colore rossa e quella "PASSO PEDONALE" di colore nero.

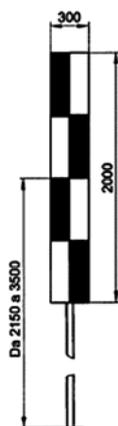


### 58.6 Tabelle di orientamento per PLA

Le tabelle di orientamento indicano l'approssimarsi di un passaggio a livello protetto con sistema automatico.

Le tavole da apporsi in numero di tre, per ogni senso di marcia, debbono essere posizionate su apposito stante di sostegno a 50/75 metri a partire e a monte della tabella di attenzione del PLA.

Caratteristiche: cm 200x30 con scacchi neri e gialli. Le superfici gialle debbono essere di tipo riflettente con le caratteristiche cromatiche definite dalla norma UNI 5365. Le superfici nere debbono essere di tipo non riflettente.



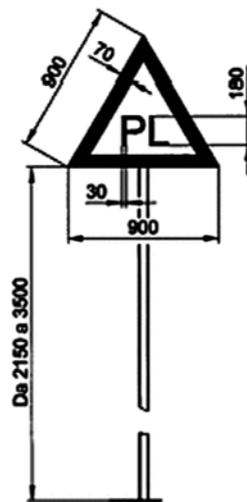
Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 58.7 Tabelle di attenzione del PLA

La tabella di attenzione indica l'approssimarsi di un passaggio a livello protetto con sistema automatico.

La tabella deve essere costituita da un pannello triangolare equilatero di 90 cm di lato, con fondo giallo, bordo nero e dicitura PL nera. Le superfici gialle debbono essere di tipo riflettente con le caratteristiche cromatiche definite dalla norma UNI 5365. Le superfici nere debbono essere di tipo non riflettente.

Il posizionamento delle tabelle deve essere calcolato tenendo conto dell'andamento planoaltimetrico della linea in modo da avere un sufficiente spazio di frenatura tra tabella e attraversamento.



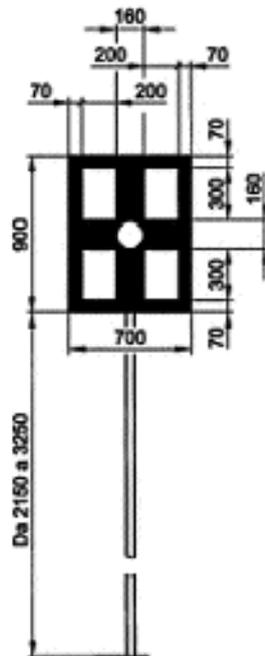
Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 58.8 Segnale lampeggiante di controllo del PLA

Il segnale lampeggiante di controllo indica al personale del treno lo stato dei sistemi di protezione (sistema ottico acustico, semibarriere o barriere complete) lato strada del passaggio a livello.

La tabella, di dimensioni riportate in figura, deve avere la vela rettangolare con bordi e croce nera e con scacchi interni gialli.

Il segnale lampeggiante di controllo deve essere ubicato nelle immediate vicinanze dell'attraversamento.



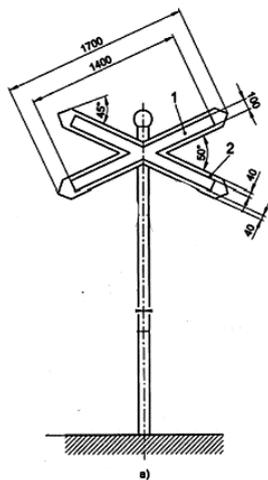
Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 58.9 Croce di Sant'Andrea

La croce di Sant'Andrea indica all'utente della strada che sta per attraversare una linea ferroviaria.

La Croce di Sant'Andrea deve essere ubicata sul margine destro della strada in modo che, tra ciglio destro della carreggiata e la verticale con dotta dal bordo più vicino del complesso, vi sia una distanza non minore di 0,5 metri.

La tabella, di dimensioni riportate in figura, deve avere fondo bianco e bordo rosso.



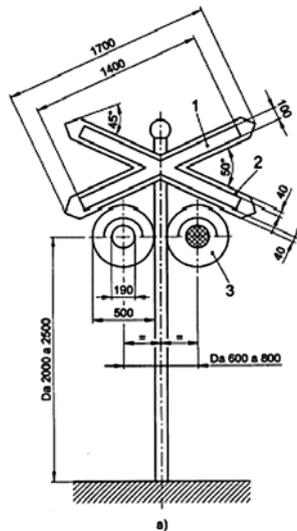
Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 58.10 Segnale luminoso stradale a due luci (con o senza badenia) e con croce di S. Andrea

Il segnale luminoso stradale a due luci (con o senza badenia) e con croce di S. Andrea indica all'utente della strada che sta per attraversare una linea ferroviaria.

Il segnale, di dimensioni riportate in figura, deve avere fondo bianco e bordo rosso.

Il complesso di segnalazione stradale deve essere ubicato sul margine destro della strada in modo che, tra ciglio destro della carreggiata e la verticale condotta dal bordo più vicino del complesso vi sia una distanza non minore di 0,5 metri.



Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## CAP. 5

# INTERRUZIONE DELLA CIRCOLAZIONE – INTERVALLO D'ORARIO

### Art. 1 – INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE

#### 1.1 GENERALITA'

La circolazione dei treni può essere interrotta su uno o entrambi i binari della linea per:

- a) disposizione prevista e regolata da apposito programma (*interruzione programmata*);
- b) disposizione prevista dall'Orario di Servizio (*intervallo d'orario*);
- c) cause accidentali (*interruzione accidentale*).

La sospensione della circolazione, nei predetti casi, è articolata come segue:

- a) *interruzione programmata*: inizia dopo il transito di un determinato treno sul binario da interrompere e termina ad un orario;
- b) *intervallo d'orario*: inizia dopo l'arrivo e il ricovero nelle stazioni termine di corsa degli ultimi treni nei due sensi e termina con un orario almeno 15 minuti prima dell'inizio del servizio del giorno successivo. L'inizio ed il termine dell'intervallo d'orario sono comunque stabiliti dall'orario di servizio;
- c) *interruzione accidentale*: inizia dal momento in cui si viene a conoscenza di un fatto accidentale, oppure per esigenze non programmate di Movimento o dei Reparti di manutenzione che impongano l'arresto della circolazione su uno o entrambi i binari di un tratto di linea; termina quando sono state eliminate le cause che avevano imposto l'arresto della circolazione.

#### 1.2 Inefficienza sistemi di telecomunicazione

Quando sono inefficienti i sistemi di comunicazione non può aver inizio alcuna *interruzione programmata*. In caso di totale inefficienza delle telecomunicazioni durante un'interruzione, tutti i dispacci previsti nel presente articolo dovranno essere trasmessi per iscritto ed inoltrati con il mezzo più sollecito.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 177 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 1.3 Interruzione programmata o accidentale

Nei casi di cui ai punti a) e c) del precedente comma 1, nelle stazioni o fermate che delimitano il tratto interrotto deve essere esposto il segnale previsto all'art. 4.1 del capitolo 4 oltre lo scambio estremo od oltre il termine del marciapiede, dal lato della interruzione. L'esposizione di tale segnale dovrà essere curata dal D.C.T. o dal D.L. se trattasi di stazione abilitata.

### 1.4

La richiesta di conferma dell'interruzione programmata da parte dell'agente autorizzato deve essere inoltrata al D.C.T./D.U. con il dispaccio:

FORMULA n°69 Da agente autorizzato a D.C.T./D.U.

*“CONFERMATE INTERRUZIONE LINEA (o binario ) FRA .....E.....*

*COME DA PROGRAMMA N° .....DEL.....”*

Il D.C.T./D.U. prima di concedere l'interruzione dovrà avvisare tutte le stazioni interessate eventualmente abilitate ed il D.U./D.C.T. con il dispaccio:

FORMULA n°70 da D.C.T./D.U. a D.U./D.C.T o stazioni abilitate

*“OGGI HA LUOGO INTERRUZIONE LINEA (o binario ) FRA ..... E ..... COME DA PROGRAMMA N°..... DEL.....”*

Il D.U./D.C.T. o stazioni abilitate confermeranno al D.C.T./D.U. con il dispaccio:

FORMULA n°71

*“INTESO INTERRUZIONE LINEA (o binario ) FRA ..... E .....*

*COME DA PROGRAMMA N° .....DEL.....”*

Aggiungeranno inoltre al dispaccio di conferma le parole “DOPO TRENO (ultimo effettivamente inviato o da inviare prima dell'interruzione)”.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 178 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Ricevute le conferme, il D.C.T./D.U. si accerterà che il treno che delimita l'interruzione sia giunto nella stazione stabilita e quindi concederà all'agente autorizzato l'interruzione medesima con il dispaccio:

FORMULA n° 72 da D.C.T./D.U. ad agente autorizzato

*“CONFERMO INTERRUZIONE FRA..... E..... COME DA PROGRAMMA N° ..... DEL .....”*

La dirigenza movimento (D.C.T./D.U.) dovrà avvisare dell'interruzione i posti intermedi interessati.

**1.5** L'INTERRUZIONE PROGRAMMATA che preveda il completo arresto della circolazione su un determinato tratto di linea può avere inizio di fatto, salve specifiche disposizioni in contrario inserite nel programma per occorrenze eccezionali, solo dopo il passaggio dei treni e dei relativi supplementari che delimitano l'interruzione stessa.

I treni non compresi fra quelli sopra indicati devono essere trattenuti o soppressi a cura del D.C.T./D.U. e, se interessato, del D.U./D.C.T.

**1.6** Il programma d'interruzione di un binario deve prevedere anche gli eventuali treni da istradare in senso illegale sul binario rimasto in esercizio.

**1.7** Quando è prevista la circolazione a binario unico, oltre alle norme del presente articolo, in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'Art. 20 del capitolo 2.

**1.8** L'agente autorizzato, di cui al comma 4 del presente articolo, almeno 10 minuti prima del termine dell'interruzione, deve trasmettere alla dirigenza movimento che l'ha concessa il nulla osta per la ripresa della circolazione. La suddetta dirigenza movimento viene così autorizzata a ripristinare, al termine stabilito dal programma, la circolazione sul binario interrotto. L'avviso alle stazioni e posti intermedi di cui al precedente comma 4 sarà dato con il dispaccio:

FORMULA n°73

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 179 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

“DALLE ORE (o dal treno ) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA..... E .....”

L'anzidetto limite di 10 minuti potrà essere maggiorato per particolari esigenze del Movimento.

**1.9** Quando eccezionalmente, per motivi di forza maggiore, il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, l'agente di cui al comma 4 deve darne tempestivo avviso per iscritto e con fonogramma registrato al D.C.T./D.U., precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione.

Gli agenti dei settori Manutenzione devono comunque avere tempestivamente provveduto alla protezione del tratto interrotto od ingombro.

Il prolungamento dell'interruzione programmata è da considerarsi a tutti gli effetti come interruzione accidentale.

**1.10** Quando tutti i lavori per i quali è stata concessa l'interruzione siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, l'agente di cui al comma 4 deve avvisarne per iscritto o con fonogramma registrato il D.C.T./D.U.

Detto dirigente viene così autorizzato a ripristinare la normale circolazione, previo avviso agli impianti interessati, con il dispaccio Formula n°73 preceduto dalla frase:

“PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI.....”

In tal caso, al primo treno inoltrato sul binario riattivato, dovrà essere prescritto di viaggiare con marcia a vista.

### **1.11 Binari interrotti alla circolazione**

I binari che risultano *interrotti* alla normale circolazione devono essere considerati a tutti gli effetti come tratti di linea non in esercizio, salvo quanto previsto per la protezione dei cantieri.

Durante l'*interruzione* nessun treno, fatta eccezione per quelli effettuati per un *soccorso* (art. 26.11 del capitolo 2 e art. 31 del capitolo 3), deve essere inoltrato sul tratto di binario interrotto; su detto

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 180 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

tratto possono anche circolare, con le norme di cui al presente capitolo, i carrelli, altri mezzi operativi ed eventuali treni M.L. effettuati per esigenze correlate alle lavorazioni da effettuare.

### 1.12 Titolare d'interruzione

Il responsabile del Reparto di manutenzione, che deve intervenire su una tratta o su un binario interrotto e che svolge con la *dirigenza movimento* le procedure previste dai successivi commi, viene definito *titolare d'interruzione*.

Nel caso che sul tratto interrotto debbano operare più Reparti, le procedure di cui sopra devono essere svolte dal responsabile di un solo Reparto che, come *titolare d'interruzione*, avrà anche compiti di coordinamento delle attività degli altri Reparti, i quali dovranno rivolgere a quest'ultimo le richieste di *utilizzo dell'interruzione*.

A lavori ultimati, sarà compito del *titolare d'interruzione* ottenere, da tutti i Reparti utilizzatori, il *nullaosta* per la riattivazione.

I responsabili dei Reparti di manutenzione devono avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente impegnato nei lavori.

### 1.13 Tabella limite tratti interrotti

Quando la circolazione viene interrotta su uno o entrambi i binari di un tratto di linea, le stazioni *abilitate* e ogni Reparto interessato devono proteggere il tratto interrotto mantenendo esposti, dal lato dell'interruzione, i segnali "*Tabella limite tratti interrotti*" previsti dall'art. 46 del capitolo 4.

### 1.14 – Autorizzazione ad utilizzare gli enti di stazione

Per l'esecuzione dei lavori nella tratta Roma P.le Flaminio – Montebello è vietato utilizzare o manomettere gli enti delle stazioni (P.S.) e della linea, controllati dal Posto Centrale della D.C.O., senza la preventiva autorizzazione del D.C.T. che dovrà abilitare la stazione presenziata dal D.L.;

Per l'esecuzione dei lavori nella tratta extraurbana, possono utilizzare gli enti di piazzale durante l'interruzione programmata unicamente agenti abilitati secondo le procedure vigenti per la gestione delle chiavi comando. Fa eccezione la stazione di Viterbo per la quale l'autorizzazione all'utilizzo dell'ente di piazzale è data preventivamente dal D.U. al D.L.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 181 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 1.15 Disalimentazione L.A.

Ciascun Reparto che debba eseguire i lavori su di un binario interrotto con la *linea aerea di contatto disalimentata*, nell'imminenza dell'utilizzazione, deve richiedere tale intervento al *titolare d'interruzione* che a sua volta ne farà richiesta all'incaricato del reparto responsabile della linea aerea con il dispaccio:

FORMULA N. 74: *“A reparto linea aera da titolare d'interruzione.*

*Si richiede la toltta tensione alla linea di contatto da .....a..... binario/i ..... (pari o/e dispari) escluse / incluse le stazioni di.....”.*

Quest'ultimo richiederà al reparto sottostazioni elettriche la disalimentazione e ne darà conferma con il seguente dispaccio:

FORMULA N. 75: *“ A sottostazione elettrica da linea aerea”*

*Si richiede la toltta tensione alla linea di contatto da ...a .....binario/i.....(pari o/e dispari) escluse / incluse le stazioni di.....”.*

Il reparto sottostazioni elettriche eseguirà la disalimentazione della tratta solo dopo aver ricevuto dal D.C.T./D.U. l'annuncio di interruzione della tratta medesima.

Dell'avvenuta disalimentazione il reparto sottostazioni elettriche dovrà darne conferma con il dispaccio :

FORMULA N. 76: *“A linea aera da sottostazione elettrica*

*“Dalle ore linea di contatto disalimentata da ...a .....binario/i.....(pari o/e dispari) escluse / incluse le stazioni di.....”.*

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 182 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Il responsabile della linea aerea ricevuta la predetta conferma, se richiesta e/o necessaria e, constatata/avuta conferma da agente abilitato alla manovra dell'applicazione dei dispositivi di *messa a terra* comunicherà, con dispaccio o per iscritto al T.I.S. che ne aveva fatto richiesta l'avvenuta disalimentazione.

Ricevuta tale comunicazione, il Reparto utilizzatore potrà impegnare la linea e dare inizio ai lavori.

#### **1.16 Nulla osta alimentazione linea aerea**

Al termine dei lavori, il Reparto che aveva richiesto la *disalimentazione* della *linea aerea* deve comunicare, con dispaccio o per iscritto, al *titolare d'interruzione* il *nullaosta* per alimentare la linea, specificando l'ora, il binario e la tratta; questi, a sua volta, verificato con gli agenti abilitati che siano stati tolti i dispositivi di *messa a terra*, se precedentemente applicati, trasmetterà all'incaricato del reparto linea aerea analogo benestare per alimentare la linea, con il dispaccio:

FORMULA N. 77: "A incaricato del reparto linea aerea da titolare d'interruzione..

*Dalle ore.... Nulla osta per alimentare la linea di contatto del / dei binario/i ..... (pari o/e dispari) da.....a.....".*

Il responsabile della linea aerea richiederà la rialimentazione della linea di contatto al reparto sottostazione elettrica con la formula

FORMULA N. 78: "A incaricato del reparto sottostazione elettrica **da** reparto linea aerea ..

*Dalle ore.... Nulla osta per alimentare la linea di contatto del / dei binario/i ..... (pari o/e dispari) da.....a.....".*

Una volta eseguita l'avvenuta rialimentazione della linea il reparto sottostazione elettrica comunicherà al reparto linea aerea con il seguente dispaccio

FORMULA N. 79: "A incaricato del reparto linea aerea da reparto sottostazione elettrica ..

*"DALLE ORE LINEA DI CONTATTO RIALIMENTATA DA .....A .....BINARIO/I (PARI o/e DISPARI) ESCLUSE/INCLUDE STAZIONI DI .....".*

Il reparto linea aerea confermerà con il seguente dispaccio l'avvenuta alimentazione al *titolare d'interruzione*

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 183 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

FORMULA N. 80: “A titolare d’interruzione da reparto linea aerea ..

“DALLE ORE LINEA DI CONTATTO RIALIMENTATA DA .....A .....BINARIO/I (PARI o/e DISPARI) ESCLUSE/INCLUSE LE STAZIONI DI i.....”.

che potrà così trasmettere il *nullaosta* per la riattivazione al D.C.T./D.U. che, come da programma, aveva concesso l’interruzione.

### 1.17 Interruzione programmata di linea o di binario

Per le *interruzioni programmate*, il relativo *programma* deve prevedere, la definizione dei termini di attuazione, l’individuazione del *titolare d’interruzione*, le modalità per la richiesta di *conferma dell’interruzione*, nonché quelle per la sua *concessione*.

Il *programma d’interruzione* che preveda:

- *l’interruzione di un tratto di linea* deve essere integrato da un *programma orario*, in relazione all’attestamento dei treni alle stazioni estreme del tratto interrotto;
- *l’interruzione di un binario*, con circolazione su binario unico, deve anche specificare i treni da *istradare in senso illegale* sul predetto binario.

### 1.18 Modifiche del programma

Quando, per qualsiasi circostanza, l’interruzione deve essere ritardata o non possa essere concessa, il D.C.T./D.U. deve darne immediata comunicazione al *titolare d’interruzione* e al D.U/D.C.T..

### 1.19 Rinuncia interruzione programmata

Quando il *titolare d’interruzione* non abbia richiesto di utilizzare l’interruzione nel termine previsto o, avendone fatta richiesta, vi rinunci, il D.C.T. interessato può utilizzare, per la circolazione dei treni, il binario che avrebbe dovuto essere interrotto. In tal caso l’interruzione, qualora sia stata annunciata, deve essere annullata con dispaccio.

Una interruzione già concessa può essere annullata solo previo benestare, scritto o trasmesso con dispaccio, dal *titolare d’interruzione* che l’ha richiesta.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 184 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 1.20 Avviso ai treni

Per attuare una *interruzione programmata* di un tratto di linea, il personale di condotta e tutti i reparti interessati vengono informati con fonogramma emesso dal responsabile del servizio movimento della linea .

### 1.21 Interruzione accidentale della linea o di un binario

Chiunque venga a conoscenza di un fatto accidentale che imponga l'arresto della circolazione su uno o entrambi i binari di un tratto di linea deve darne immediata comunicazione al D.C.T./D.U. o al D.L. di una delle stazioni, eventualmente *abilitate*, comprese o limitrofe al tratto da interrompere. Nel caso che la notizia venga data a uno dei predetti D.L., questi deve darne tempestiva comunicazione al D. C. T./D.U..

Il D.C.T./D.U. o il D. L. che riceve la notizia di inagibilità deve operare affinché il tratto da interrompere sia tempestivamente protetto adottando i provvedimenti previsti al precedente comma 10.

Nel caso che il tratto di linea o il binario da interrompere fosse impegnato da treni, il D.C.T./D.U. dovrà comunicare a questi ultimi le eventuali precauzioni o i provvedimenti da adottare e quindi accertare con dispacci che gli stessi siano giunti nella stazione estrema del tratto stesso.

### 1.22 Norme particolari interruzione accidentale di linea

Verificandosi l'interruzione di un *tratto di linea*, il D.C.T. disporrà *l'abilitazione* delle stazioni estreme del tratto interrotto.

Se non fosse possibile attivare tempestivamente il predetto provvedimento, al fine di evitare il blocco della circolazione e in attesa che divenga operativo il provvedimento stesso, il D.C.T./D.U. deve mantenere la circolazione dei treni nelle tratte rimaste in esercizio operando con il *telecomando* dal Posto Centrale o dando disposizioni al personale di linea ed adottando comunque i provvedimenti necessari .

### 1.23 Anuncio da parte del D.C.T./D.U.

Il D.C.T./D.U. deve annunciare l'interruzione ai D.L. delle stazioni abilitate, al Funzionario Movimento ed al D.U., con dispaccio:

nel caso di interruzione di un tratto di linea:

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 185 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

FORMULA n°81

“PER (motivo) LINEA INTERROTTA FRA .....E.....AGGIUNGENDO, SE DEL CASO, ;  
CIRCOLAZIONE TRENI LIMITATA AL TRATTO .....;”

nel caso di interruzione di un solo binario:

FORMULA N. 82: “PER .....(motivo) binario pari (o dispari) interrotto  
fra.....e.....”.

In entrambi i casi, i D.L. che ricevono tali avvisi ed il D.U. confermeranno con il dispaccio:

FORMULA n°83

“INTESO INTERRUZIONE LINEA TRA..... E.....” aggiungendo  
eventualmente: “CIRCOLAZIONE TRENI LIMITATA AL TRATTO.....”

Diramato l’annuncio il D.C.T., richiederà l’intervento dei Reparti competenti al ripristino delle normali condizioni e, quindi, autorizzerà, in conformità al precedente comma 12, il titolare d’interruzione ad impegnare il binario interrotto.

#### 1.24 Compiti del D.C.T./D.U.

Il D.C.T./D.U. provvede, a seconda dei casi, a regolare la circolazione dei treni nei tratti rimasti in esercizio oppure, se del caso, ad attivare la circolazione a binario unico.

#### 1.25 Avviso ai treni

Se le stazioni estreme del tratto di linea interrotto per cause accidentali fossero *abilitate*, il D.C.T./D.U. deve incaricare le stazioni di origine oppure altra precedente *abilitata* di prescrivere ai treni interessati:

“Per interruzione linea tra.....e ..... vostra corsa è limitata a.....”.

Se le predette stazioni sono *disabilitate*, sarà il D.C.T./D.U. a prescrivere l’avviso di cui sopra.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 186 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Nel caso non fosse stato possibile avvisare tempestivamente i treni, questi devono essere ricevuti nelle stazioni estreme del tratto interrotto previa fermata al segnale di protezione per la notifica della prescrizione prima del loro ingresso.

### 1.26 Riattivazione dopo una interruzione accidentale

Ripristinate le condizioni di agibilità del tratto interrotto, il *titolare d'interruzione* deve comunicare al D.C.T./D.U., per iscritto o con un dispaccio registrato, che la circolazione, può essere ripresa precisandone le modalità di servizio (servizio normale, servizio su un solo binario, eventuali rallentamenti, ecc.).

Della riattivazione il D.C.T./D.U. deve avvisare le stazione, alle quali era stata annunciata l'interruzione, e il Funzionario Movimento con il dispaccio FORMULA 70, specificando le modalità di servizio di cui sopra.

### 1.27 Comunicazione interruzioni e riattivazioni

Delle interruzioni e delle successive riattivazioni, il D.C.T./D.U. deve informare, con comunicazione telefonica registrata, le stazioni *disabilite* e le *fermate* comprese nel tratto interrotto.

## Art. 2 - INTERVALLO D'ORARIO

Il periodo di sospensione del servizio, durante il quale non è prevista la circolazione di treni, è denominato "INTERVALLO D'ORARIO".

L' inizio ed il termine dell'intervallo d'orario sono stabiliti dall'orario di servizio ma possono essere variati dal D.C.T./D.U. per particolari esigenze.

L'*inizio* dell'*intervallo* è comunque vincolato all'arrivo e al ricovero nelle stazioni termine di corsa degli ultimi treni, *ordinari* o *straordinari*, in circolazione nella giornata.

Durante l'intervallo possono essere eseguiti lavori di manutenzione, revisione ed altro alla linea, utilizzando i mezzi operativi necessari; nessun altro mezzo, diverso dai mezzi operativi necessari, può circolare in linea durante l'intervallo.

### 2.1

Durante l'intervallo d'orario la D.C.O., le stazioni sono disabilite ed i relativi segnali sono spenti od a via impedita ed i deviatori assicurati per il libero percorso sui binari di corsa.

La linea aerea di contatto deve essere considerata sotto tensione.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 187 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

**2.2** I treni materiali ed i carrelli in circolazione sul tratto di linea interrotto per l'utilizzazione dell'intervallo d'orario, dovranno fermare prima di impegnare i deviatori delle stazioni, oltrepassandoli con cautela dopo averne accertata la regolare posizione.

I suddetti mezzi debbono ricoverarsi nella stazione stabilita almeno 15 minuti prima del termine dell'intervallo.

### **2.3 Richiesta di utilizzazione intervallo orario**

Le modalità per la concessione ed utilizzazione dell'intervallo d'orario, per la circolazione in tale periodo di mezzi operativi e per la ripresa della normale circolazione al termine dello stesso sono quelle indicate nei precedenti commi per le interruzioni programmate, con le varianti e norme particolari seguenti:

- un Reparto di manutenzione o persone comunque abilitate alla scorta cantieri e/o carrelli può richiedere al D.C.T./D.U. *l'utilizzazione dell'intervallo* su uno o entrambi i binari di tratto di linea , con o senza circolazione di carrelli o treni M.L. Tali interventi dovranno essere stati preventivamente inseriti nel programma d'intervallo d'orario settimanale. Nel caso di necessità urgenti, a variazione del programma settimanale, la richiesta della tratta potrà essere fatta solo da personale dei reparti manutentivi; nel caso la necessità urgente emerga durante l'intervallo d'orario in assenza di titolare dell'interruzione, il reparto di manutenzione che abbia necessità di intervenire dovrà fare funzione di T.I.S. ottenendo l'autorizzazione direttamente dal responsabile del movimento e/o dal Direttore d'esercizio.
- La richiesta di utilizzazione deve essere inoltrata, con dispaccio o per iscritto, dal titolare d'interruzione, al D.C.T. almeno un'ora prima di quella prevista dall'Orario per l'inizio dell'intervallo e la relativa conferma da parte di quest'ultimo deve essere comunicata dopo l'accertamento che gli ultimi treni della giornata, nei due sensi, siano giunti e ricoverati nelle stazioni stabilite.

I dispacci delle Formule N° 69, 70, 71 3 72 utilizzati per le interruzioni programmate, per l'intervallo d'orario devono essere sostituiti con i seguenti:

FORMULA n°84 Da agente autorizzato a D.C.T./D.U.

“*CONFERMATE INTERVALLO D'ORARIO LINEA (o binario )*

*(eventualmente: TRA .....E..... )*“.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 188 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

FORMULA n°85 da D.C.T./D.U. a D.U./D.C.T o stazioni abilitate

“NOTTE DAL .....AL..... HA LUOGO INTERVALLO D’ORARIO SULLA LINEA (o sul binario: TRA..... E..... )”.

Il D.U./D.C.T. o stazioni abilitate confermeranno al D.C.T./D.U. con il dispaccio:

FORMULA n°86

“INTESO NOTTE DAL ....AL ..... INTERVALLO D’ORARIO SULLA LINEA (o sul binario: TRA..... E..... “

FORMULA n°87 da D.C.T./D.U. ad agente autorizzato

“NOTTE DAL ..... AL..... INTERVALLO D’ORARIO SULLA LINEA (o sul binario: TRA..... E..... ) PUO’ AVERE INIZIO ORE .....E TERMINE ORE ....”

Il titolare d’interruzione, prima di dare il nulla osta alla ripresa del normale servizio al termine dell’intervallo, deve accertare che tutti i mezzi operativi utilizzati siano ricoverati, che i lavori in linea siano ultimati e che nulla si opponga alla circolazione dei treni.

#### **2.4 Utilizzazione intervallo orario per tratte non contigue**

Nel caso che l’*utilizzazione dell’intervallo* venga richiesta per più tratte non contigue, il *titolare dell’interruzione* deve essere uno per ogni tratta e per ciascuna di esse devono essere eseguite le procedure previste dal presente articolo.

#### **2.5 Abilitazione delle stazioni durante attività programmate**

Quando le attività programmate di manutenzione richiedano l’*abilitazione* di stazioni, i responsabili dei Reparti interessati devono darne avviso, in tempo utile per gli adempimenti organizzativi, al Funzionario Movimento.

Nei casi di urgenza la richiesta deve essere rivolta al D.C.T./D.U..

#### **2.6 Utilizzo della tratta concessa**

Il T.I.S. o l’agente autorizzato ricevuta la tratta in concessione provvederà ad attivare, se necessario, la richiesta di disalimentazione della linea aerea e fornirà successivamente il nulla osta alla

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 189 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

rialimentazione della stessa, con le medesime modalità indicate nei precedenti articoli 1.15 ed 1.16 del presente capitolo.

I dispacci devono essere opportunamente integrati in caso di *presenziamento* del P.C. del D.C.T. o di *abilitazione* di stazioni.

FORMULA N° 88 “AL RESPONSABILE OPERATIVO DELLA DITTA SI AUTORIZZA L’INIZIO DEI LAVORI DA, A, NELLA TRATTA BINARI CON DISALIMENTAZIONE E MESSA A TERRA DELLA LINEA DI CONTATTO SENZA/CON CIRCOLAZIONE DI MEZZI MOBILI SENZA COME DA DISPOSIZIONE DI SERVIZIO DEL ..... I MEZZI MOBILI DOVRANNO RICOVERARSI NELLA STAZIONE DI .....ENTRO LE ORE ....., TEMPO LIMITE PER LA FINE DEI LAVORI. PRESCRIZIONI DA RISPETTARE DURANTE L’INTERRUZIONE PER LAVORI *rescrizioni da rispettare durante tinterruzione per lavori*”

FORMULA N° 89

“AL RESPONSABILE DELLA SCORTA CANTIERE DEL ....ORE .....AL RESPONSABILE DELLA SCORTA SI COMUNICA CHE I LAVORI DA ....A..... NELLA TRATTA BIANRIO COME DA VS DISPOSIZIONE ODIERNA COMUNCAZIONE N° .....SONO TERMINATI. SEGNALI DI CANTIERE, TABELLE LIMITE DISPOSITIVI DI CORTO CIRCUITO DA NOI COLLEGATI SONO STATI RIMOSSI. LA LINEA E’ SGOMBRA DA UOMINI, MEZZI MOBILI ED ATTREZZI E NULLA OSTA ALLA RIPRESA DEL SERVIZIO. OCCORRONO LE SEGUENTI PRESCRIZIONI ..... NON OCCORRONO ..... IL RESPONSABILE DELLA DITTA”

## 2.7 Determinazione dell’interruzione

Il predetto annuncio determina a tutti gli effetti l’*interruzione* del/dei binario/i del tratto per il quale è stata richiesta l’*utilizzazione* e autorizza il *titolare dell’interruzione* a circolare con mezzi operativi e treni M.L. sul tratto interrotto, a richiedere la eventuale disalimentazione della linea aerea di contatto e a istituire cantieri di lavoro.

## 2.8 Protezione binari interrotti

Durante l’*intervallo*, i binari interrotti verranno protetti dai soli Reparti utilizzatori dell’intervallo stesso.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 190 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## 2.9 Utilizzo enti della stazione o della linea

Chi nel tratto interrotto utilizzi o manometta, per l'esecuzione dei lavori, enti delle stazioni o della linea è tenuto a ripristinare la loro condizione primitiva non appena cessano le ragioni che hanno imposto tale utilizzazione o manomissione e, comunque, prima di concedere il *nullaosta* per la *ripresa del normale servizio*.

## 2.10 Circolazione treni M.L. e carrelli

I treni M.L. e i carrelli circolanti durante l'*intervallo d'orario* devono marciare alla velocità massima di 30 km /h, fermando prima d'impegnare i deviatori, che, dopo l'accertamento della loro regolare posizione, dovranno essere impegnati e percorsi non superando la velocità di 15 km/h.

## 2.11 Interruzioni tecniche

A richiesta dei responsabili dei settori della manutenzione, in particolari casi di urgenza, il DC.T./D.U. può concedere interruzioni per la circolazione di mezzi operativi fra una stazione e la successiva.

Le modalità per la concessione ed utilizzazione di tali interruzioni nonché per la ripresa del normale servizio sono quelle previste per le interruzioni accidentali.

## Art. 3 - CARRELLI

### 3.1 Definizione

Con la denominazione di "CARRELLI si intendono i veicoli particolari con o senza motore atti a circolare sul binario, normalmente utilizzati per esigenze dei settori Manutenzione.

I "CARRELLI" ,in relazione alla possibilità o meno della loro rimozione dal binario, si distinguono in "RIMOVIBILI" e "NON RIMOVIBILI.

**3.2** La circolazione dei CARRELLI può essere regolata con le norme dei treni M.L. oppure con specifiche disposizioni emanate dalla Direzione di Esercizio; quelli rimovibili possono circolare solo sui binari interrotti alla normale circolazione dei treni.

**3.3** Il treno che segue un "CARRELLO a MOTORE" (C.M.) circolante sui binari non interrotti con le norme dei treni M.L. deve essere sempre distanziato con il regime del giunto telefonico.

Lo stesso regime, deve essere applicato anche al primo treno che segue altri tipi di mezzi semoventi

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 191 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

normalmente utilizzati per lavori dei settori Manutenzione e che sono da considerarsi carrelli.

**3.4** Se per cause di forza maggiore un carrello non può ricoverarsi prima della fine di una interruzione programmata, devono essere adottati i provvedimenti di cui al comma 7.

**3.5** I binari che risultano interrotti alla normale circolazione (capitolo5) devono essere considerati, agli effetti della circolazione dei treni M.L. e dei carrelli, come tratti di linea non in esercizio; detti mezzi vi circolano senza l'intervento della Dirigenza movimento.

Questa deve soltanto provvedere ad assicurare l'itinerario per la partenza ed il ricovero dei treni o carrelli nonché ad informare il personale interessato delle condizioni particolari esistenti prima dell'interruzione, nel tratto di linea ove i mezzi in questione debbono circolare.

**3.6** Sui tratti interrotti spettano unicamente all'incaricato del settore Manutenzione tutte le incombenze relative al licenziamento ed alla circolazione in linea dei treni M.L. e dei carrelli, previo benessere del D.C.T., per quanto riguarda la predisposizione degli itinerari.

**3.7** Durante l'intervallo d'orario (trattato nel Cap. 5) la circolazione dei treni ML. e dei carrelli può avvenire nell'uno o nell'altro binario, indipendentemente dal senso di marcia.

Quando la circolazione del treno M.L. avviene in tale intervallo, la richiesta di effettuazione deve essere fatta sottoscrivere a tutti i responsabili dei vari lavori che si effettuano in linea i quali garantiranno in tal modo che i lavori di loro competenza si svolgeranno senza immissione in linea di carrelli e comunque in modo di non intralciare la circolazione del treno M.L.

La suddetta sottoscrizione sarà curata da chi richiede l'effettuazione del treno ML.

### **3.8 Scorta dei carrelli**

Un carrello messo in circolazione dovrà essere sempre scortato da persona abilitata alla scorta carrelli e da un numero di persone sufficienti a proteggerlo ed a toglierlo dalla linea, in qualunque punto esso si trovi.

### **3.9 Autorizzazione dell'immissione in linea del carrello**

Il personale di scorta, quando previsto, prima di mettere il carrello in circolazione dovrà ottenere l'autorizzazione del D.C.T./D.U. e tenersi informato degli eventuali treni straordinari che si dovessero effettuare.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 192 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### 3.10 Protezione dei carrelli

Sarà cura del personale che scorta il carrello di farlo proteggere alla distanza di trecento metri, durante le soste.

### 3.11 Sgombero della linea

L'agente di scorta dovrà inoltre curare che il carrello venga tolto dal binario almeno 15 minuti prima del termine dell'interruzione programmata o intervallo d'orario della tratta che deve essere sgomberata.

### 3.12 Norme di massima per la messa in linea

Di norma i carrelli devono circolare nell'intervallo d'orario e quando le condizioni atmosferiche siano tali da rendere ben visibili i segnali a distanza; a tale prescrizione si potrà fare eccezione soltanto nei casi di assoluta necessità e di comprovata urgenza (vedi art.1.20) .

### 3.13 Motocarrelli aziendali

I motocarrelli aziendali che possono circolare sulla ferrovia Roma-Viterbo, se sono stati immessi in servizio con specifico ordine di Servizio (o Disp. Operativa) debbono seguire un piano di verifica presso l'officina di Catalano.

I mezzi aziendali non immessi in servizio con specifico Ordine di Servizio (o Disp. Operativa) dovranno essere verificati con le stesse modalità previste al successivo comma 7

Tutti i carrelli circolanti in linea debbono rispettare i seguenti limiti di velocità:

Velocità max 30 Km/h;

Velocità rispetto alle curve della linea:

- n°4 fasce r = 100 m, 20 km/h;

- n°3 fasce r=110-120m, 25km/h;

- n°2 fasce r = 130 - 150 m, 30 km/h;

Velocità rispetto gli scambi:

- se in rettilineo 15 km/h.

- se in curva a passo d'uomo.

Velocità rispetto PLA e PL pubblici incustoditi: marcia a vista.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 193 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

### **3.14 Immissione in circolazione di materiale rotabile appartenente ad imprese appaltatrici**

Il materiale rotabile delle imprese appaltatrici (carrelli a motore, locomotori, carri, carri cisterna, macchine operatrici ferroviarie, ecc.), prima di essere autorizzato alla circolazione sulla ferrovia Roma-Viterbo, deve essere opportunamente verificato per accertare che nulla osti.

Detta verifica compete alla Direzione di Esercizio.

Gli agenti responsabili della verifica, insieme all'operatore della ditta appaltatrice, dovranno accertare:

- l'assenza di apparenti anomalie meccaniche ed il regolare funzionamento della macchina in tutte le sue parti. Se lo riterranno opportuno effettueranno movimenti di prova sui binari secondari di stazione o sui piazzali di Deposito;
- la validità delle verifiche e delle manutenzioni periodiche effettuate, attraverso i libretti d'uso e manutenzione nonché, quando previste, le prescritte certificazioni degli enti preposti;
- la compatibilità delle caratteristiche del rotabile con quelle della linea interessata. Le eventuali anomalie saranno comunicate al rappresentante dell'impresa interessata, per la loro eliminazione. Ultimate favorevolmente le suddette verifiche, la Direzione di Esercizio autorizzerà la circolazione in linea con comunicazione ai settori Movimento ed Impianti interessati;.
- la verifica dell'idoneità del personale di condotta della ditta appaltatrice.

### **Art. 4 – SERVIZIO DI GUARDIALINEE**

L'attività di guardialinea nella tratta Vitorchiano – Ponzano è di norma svolta dal primo treno in servizio che procederà in tale tratta, laddove presente segnalamento con apposita bandiera gialla, con marcia a vista .

### **Art. 5 – LAVORI IN SOGGEZIONE DI ESERCIZIO**

#### **5.1 Norme e comportamenti**

Con la denominazione "CANTIERE" si intende un nucleo di lavoro operante in un determinato periodo di tempo, all'interno od in prossimità della sede ferroviaria.

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 194 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## 5.2 Modalità operative

I lavori sulla base delle modalità operative e dei luoghi dove sono eseguiti vengono classificati come lavori in soggezione di esercizio e potranno essere effettuati in zone ben delimitate a condizione che non intralcino la normale circolazione dei treni ed il deflusso dell'utenza.

I lavori necessitano di presenziamento e/o verifiche da persone abilitate le quali devono controllare che siano state adottate e rispettate tutte le condizioni, prescrizioni, disposizioni e regolamenti consegnati alla ditta appaltatrice.

Rientrano in questo paragrafo anche i lavori effettuati con mezzi mobili rimovibili a mano (piattine, incavigliatrici ecc) come previsto nel presente capitolo.

La protezione dei cantieri di lavoro e le norme di sicurezza si attuano a cura della ditta Operante.

La sorveglianza da parte del personale abilitato alla scorta cantiere non esonera l'impresa all'adempimento delle prescrizioni impartite ed alla perfetta esecuzione delle opere.

Il personale della ditta operante nei cantieri dovrà attenersi passivamente alle disposizioni relative all'esercizio, impartite dall'agente di scorta.

Al termine dei lavori il responsabile della loro esecuzione dovrà riconsegnare la tratta interrotta libera da qualsiasi ingombro e da ogni altro impedimento che ostacoli la ripresa del servizio, rimuovere i dispositivi di protezione e, se necessario, comunicare le eventuali limitazioni.

## 5.3 Protezione dei cantieri di lavoro

I lavori svolti in qualsiasi luogo e condizione dovranno essere sempre eseguiti, a cura e responsabilità delle ditte operanti, nel rispetto delle norme dell'igiene e della sicurezza sul lavoro vigenti.

I cantieri in soggezione di esercizio dovranno essere segnalati, per tutto il tempo in cui sono operanti, con le tabelle "S" (O.d.S. o° 32 1/98) di cui all' art. 47 del capitolo 4 integrati, se del caso, con le tabelle di rallentamento (O.d.S. n° 103/77) di cui all' art. 18.1 del capitolo 4

I lavori dovranno svolgersi in aree ben delimitate e recintate, ad una distanza non inferiore a metri 2 dalla più vicina rotaia. Eccezionalmente, tale distanza potrà essere derogata a metri 1,50.

Si dovrà realizzare, inoltre, anche una separazione tra le zone di sosta e transito degli utenti ed i luoghi dove si effettuano i lavori

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 195 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

Le aree che successivamente verranno riaperte all'utenza dovranno essere riconsegnate pulite e libere da ostacoli.

Di norma i cantieri di lavoro operano in zone quanto più possibile limitate e ben definite (dal palo... al palo...) comprese tra due stazioni o fermate limitrofe.

Quando, per causa di forza maggiore, tra due stazioni o fermate limitrofe opera più di un cantiere di lavoro, la loro distanza minima dovrà essere tale da permettere la collocazione, alle distanze regolamentari, delle tabelle "S" e dei segnali di protezione.

#### **5.4 Cantieri operanti in soggezione di esercizio**

Il personale comandato alla sorveglianza e/o controllo dei cantieri di lavoro deve accertarsi:

- che il cantiere sia stato regolarmente segnalato dalle tabelle "S";
- che, se previsto, siano stati collocati i segnali di rallentamento;
- che il responsabile dei lavori sia in possesso dei prescritti segnali di fermata straordinaria;
- che il cantiere sia ben delimitato, nessuna persona o mezzo operi fuori della recinzione e comunque ad una distanza inferiore a metri 1,5 dalla più vicina rotaia;
- che al termine dei lavori siano rimossi tutti i mezzi di segnalamento a protezione del cantiere.

La collocazione e rimozione dei mezzi di segnalamento è a carico del personale della ditta operante.

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

## ORDINI DI SERVIZIO ABROGATI

Con il presente Regolamento si abrogano i seguenti Ordini di Servizio

- (OdS 105 del 1993)
- (OdS 176 del 1.06.1999)
- (OdS 220 del 1995)
- (OdS 188 del 10.6.1997)
- ( OdS 114/84)
- (OdS 59 del 21.2.2002).
- (OdS 80 del 4.5.2001)
- (OdS 361 del 15.11.1999)
- (OdS 321 del 29.9.1998)
- (OdS 103 del 1977)
- (Ods 128 del 14.6.2002)
- ODS 3/6802 DEL 23.12.1970
- OdS 78 del 17.04.2009 (limitatamente alle indicazione su tabelle e segnali sui PL)

## ELENCO ACRONIMI

A.C.	autocomando (formazione itinerari)
A.C.E.I.	apparato centrale elettrico a pulsanti di itinerari
A.I.	apposito incaricato
B.A.	blocco automatico
A.S.C.V.	apparato statico a comando vitale
B.E.D.	bloccamento elettromagnetico deviatoio
B.M.	banco di manovra A.C.E.I.
C.d.B.	circuito di binario
C.M.	carrello motore

	Data aggiornamento pagina:	Pag. 197 di 198
--	----------------------------	-----------------

Direzione Esercizio Metro Ferrovie	Regolamento di Esercizio	
Servizio Roma Viterbo	Revisione:	Data:17/10/ 2012

C.S.	comando singolo (formazione itinerari)
D.C.E.	dirigente centrale elettrificazione
D.C.O.	dirigenza centrale operativa (sede dei P.C. di controllo centralizzato del traffico e dell'elettrificazione)
D.C.T.	dirigente centrale traffico
D.L.	dirigente locale
D.M.	dirigente movimento
D.U.	dirigente unico
E/D.C.O.	esclusione di un A.C.E.I. dal P.C. della D.C.O.
G.T.	giunto telefonico
M.L.	treno straordinario per trasporto materiali
M.V.	treno straordinario per materiale vuoto
O.S.	orario di servizio
P.C.	Posto Centrale (sede del controllo centralizzato del traffico presso la D.C.O.)
P.G.O.S.	Prefazione generale orario di servizio
P.S.	posto satellite (stazione gestita in telecomando dal P.C. della D.C.O.)
Q.L.	quadro luminoso di un A.C.E.I. sinottico della linea o di una stazione
R.S.	regolamento sui segnali
RV	ferrovia Roma–Viterbo
S.O.L.	treno straordinario a orario libero
S.P.	stazione porta (stazione non gestibile dal P.C. e soggetta a teleconsenso del D.C.T.)
S.S.E.	sottostazione elettrica
T.E.	trazione elettrica (linea di ...).
T.P.	tracciato permanente (formazione itinerari)