

ESTRATTO DEL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

Per necessità semplificativa viene di seguito riportato un estratto del Regolamento Circolazione Treni che è la Parte 2^a del Regolamento d'Esercizio del 20 novembre 2012 attualmente in vigore, al fine di portare a conoscenza l'esecutore sulla parte di pertinenza.

■ Dall'art. 1 Termini e definizioni

O.D.S.	Ordine di Servizio
D.C.T	Dirigente centrale del Traffico
D.C.S.	Dirigente centrale della Sicurezza
D.C.M.	Dirigente centrale della Manutenzione
P.C.O.	Posto Centrale Operativo: sede dei Dirigenti Centrali (DCT, DCM e DCS) e del sistema centrale di elaborazione dei dati relativi agli impianti
Cadenzamento libero:	procedura automatica di regolazione della circolazione che non fa riferimento ad alcun orario predeterminato ma mantiene il cadenzamento attuabile con la situazione in atto.

■ Dall'art. 2 Disposizioni generali

1. Le norme del presente Regolamento sono integrate dal Regolamento Segnali, dal Regolamento d'Uso degli Impianti di Telecomunicazione, dal Regolamento Circolazione Carrelli nonché dalle Disposizioni ed Istruzioni particolari di Esercizio e, per quanto occorra, da norme specifiche emanate dalla Direzione di Esercizio con Ordini di Servizio (O.d.S.).

■ Dall'art. 3 Linee e senso di circolazione dei treni

1. La circolazione si svolge, di norma, su linee a doppio binario.

Le linee, di norma, sono attrezzate per la circolazione dei treni sul binario di destra per ciascun senso di marcia. Tale binario è denominato "legale"

Quando eccezionalmente i treni percorrono il binario di sinistra si dice che essi viaggiano su binario "illegale".

I binari della linea si distinguono anche in "dispari" e "pari". Nella descrizione degli impianti e delle attrezzature delle linee sono indicati i binari che devono essere denominati pari o dispari.

■ Dall'art. 5 Attribuzioni facoltà responsabilità dei Dirigenti Centrali.

6. Il DCT è responsabile del proprio operato e degli ordini che direttamente impartisce.

■ Dall'art. 6 Strumenti a disposizione degli operatori.**TELECOMUNICAZIONI**

1. Per l'assunzione di informazioni, la trasmissione e la ricezione di notizie, ordini e prescrizioni atte a garantire a regolarità del servizio e la sicurezza della circolazione, la linea è attrezzata con i seguenti impianti di telecomunicazione:

- a) impianto "telefoni automatici" per la trasmissione e ricezione di notizie relative al servizio e per la trasmissione e ricezione di dispacci di movimento.

- d) impianto "telefoni di emergenza" per le comunicazioni, ordini e prescrizioni di movimento, nei casi di mancato funzionamento delle precedenti linee e per lo scambio di comunicazioni con treni privi di radiotelefono funzionante. Di questa linea possono servirsi anche le squadre di manutenzione di pronto intervento in linea.
 - e) impianto "diffusione sonora" per le comunicazioni al pubblico e per la ricerca di personale. Può essere usato per l'invio di particolari comunicazioni al personale, in caso di impossibilità d'uso degli impianti precedenti..
2. Gli impianti suddetti devono essere utilizzati in conformità alle norme espresse nel "Regolamento d'uso degli impianti di telecomunicazione"..
3. E' fatto assoluto divieto di valersi degli impianti di telecomunicazione per scopi diversi da quelli consentiti dal suddetto regolamento

■ **Dall'art. 11 Arrivo, partenza e percorso dei treni.**

11. I treni che viaggiano con veicoli spinti, in ogni caso non devono superare la velocità massima di 15 Km/h.

■ **Dall'art. 13 Manovre e stazionamento dei rotabili.**

- 1. E' denominato "manovra" qualsiasi spostamento di mezzi di trazione e veicoli, eseguito nell'ambito delle stazioni e fermate, fatta eccezione per l'ingresso di un treno in arrivo e l'uscita di un treno in partenza.
- 2. Nelle stazioni le manovre sono di norma, comandate mezzo segnali e debbono essere eseguite con le precauzioni che il caso richieda.
- 4. Di regola, le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione.
- 9. Le manovre sul piazzale dei depositi si svolgono, nella parte non centralizzata, a cura e sotto la responsabilità del personale della Manutenzione, il quale deve attenersi, nel regolare i movimenti di manovra, alle norme del Regolamento Segnali.

Articolo 24. Treni materiali e carrelli (2.17)

1. Generalità

I treni materiali (TM) sono treni straordinari effettuati per il trasporto di materiali o per altri motivi di servizio.

Il carico dei treni materiali deve essere sempre contenuto entro la sagoma limite prevista per la linea.

Deroghe a tale norma possono essere autorizzate solo dalla Direzione d'Esercizio con apposito dispaccio al DCT che prescrive le procedure da osservare durante la marcia. In ogni caso, deve essere sospesa la circolazione di altri treni lungo il tratto di linea (se necessario in entrambi i sensi di marcia) che dovrà percorrere il treno con carico eccedente la sagoma limite.

Il DCT deve preavvisare i viaggiatori presenti in banchina nelle stazioni comprese nell'area interessata dal transito del treno eccedente la sagoma limite.

Quando i treni TM hanno carichi che eccedono la sagoma limite in altezza, non possono circolare con la linea di contatto in tensione.

I treni TM non dovranno superare i limiti di velocità indicati nelle Disposizioni di servizio, di volta in volta

opportunamente emanate.

Il ricovero dei treni TM con fermata in linea deve avvenire, di norma, nella stazione di partenza o, in via eccezionale e previa autorizzazione del DCT o del DL delegato, in una qualsiasi stazione abilitata, provvista di binario di ricovero secondo le indicazioni previste all'art. 13.

Durante l'intervallo di sospensione del servizio, la circolazione dei treni TM può avvenire su uno o sull'altro binario indipendentemente dal senso di marcia.

I treni TM devono rispettare tassativamente le norme emanate dalla Direzione d'Esercizio in merito alla loro composizione, al carico per asse, alla velocità di marcia, ai mezzi di frenatura, alla procedura della sosta per carico e scarico in linea (tratta di lavoro).

Eventuali deroghe potranno essere autorizzate, di volta in volta, dalla Direzione d'Esercizio e dovranno essere indicate sull'orario del treno TM.

Nel tratto impegnato dal treno TM non dovranno essere eseguiti lavori che possano, comunque, intralciare la marcia del treno stesso.

L'orario del treno TM viene compilato dalla Direzione d'Esercizio in accordo col DCT, in relazione alle operazioni da svolgere.

Sull'orario dei treni TM devono essere specificate tutte le prescrizioni particolari che, in aggiunta a quelle regolamentari o emanate con Ordine di Servizio, si rendessero necessarie a garantire la sicurezza dell'esercizio.

Non è ammesso il dimezzamento dei treni TM in linea per agevolare le operazioni di carico e scarico.

Eventuali deroghe devono essere previste dall'orario del treno TM nel quale dovranno, inoltre, risultare le relative norme particolari.

Il DCT deve provvedere a comunicare, nei modi prescritti, l'effettuazione del treno TM a tutte le stazioni eventualmente abilitate e alla Manutenzione che hanno richiesto il treno TM.

Le stazioni eventualmente abilitate e gli incaricati della Manutenzione devono confermare, nei modi prescritti, l'avvenuta ricezione della prescrizione.

Alla condotta del mezzo di trazione di un treno TM devono essere comandati due agenti abilitati a condurre i treni.

L'avanzamento del treno TM, che circola durante l'intervallo di sospensione del servizio, deve essere autorizzato dal Responsabile della Manutenzione (CT e/o CO); il Responsabile regolerà inoltre la marcia di un treno TM, mediante indicazioni, ordini e richieste, relativi alla circolazione e all'esecuzione dei lavori, alle quali il personale di guida dovrà attenersi.

Durante l'intervallo di sospensione del servizio, e sui tratti di linea su quali sia temporaneamente sospesa la circolazione dei treni, si deve considerare nullo l'aspetto dei segnali fissi.

2. TM come treni straordinari (senza fermata in linea)

La circolazione dei treni TM, senza fermata in linea, è soggetta alle norme che regolano la circolazione dei treni straordinari (articolo 17).

3. TM con fermata in linea

I treni TM che devono fermarsi in linea per carico e scarico o altri motivi di servizio possono essere effettuati solo durante gli intervalli di sospensione del servizio totale (notturno) o parziale (intervalli di orario), oppure nei tratti di binario ove la circolazione dei treni è temporaneamente sospesa.

In ogni caso dovranno essere rispettate le norme di sicurezza che regolano le operazioni del personale in sede ferroviaria attrezzata con linea di contatto aerea.

La partenza dalla stazione di origine del treno TM con fermata in linea deve essere autorizzata con dispaccio o apposito modulo dai DCT direttamente o tramite il DL, se la stazione è abilitata.

4. TM con fermata in linea durante la sospensione parziale (durante l'esercizio)

Durante la sosta sul tratto di lavoro il treno TM deve essere stazionato secondo le modalità previste nel regolamento circolazione carrelli e protetto con segnali a mano come previsto dal Regolamento Segnali.

La circolazione dei treni TM sui binari interrotti alla normale circolazione è regolata dalle norme previste nel successivo articolo 25.

Quando la richiesta riguarda l'effettuazione di un treno TM durante un intervallo ad orario, la stessa dovrà essere sottoscritta dai Responsabili (CT e/o CO) dei lavori lungo la linea; i suddetti Responsabili garantiranno, in tal modo, che i lavori di loro competenza non intralcino la circolazione del treno TM e che, nella tratta interessata, non siano immessi altri carrelli.

Quando durante l'intervallo è prevista la circolazione di un treno TM, la Manutenzione dovrà indicare il Responsabile dei lavori da eseguire connessi all'utilizzazione del treno TM.

I treni TM possono essere inoltrati anche su tratti di binario ove la circolazione è temporaneamente sospesa, purché tutte le stazioni di tale tratto, comprese quelle che delimitano il tratto stesso, siano abilitate.

Il DCT deve provvedere a comunicare, nei modi prescritti, l'effettuazione del treno TM a tutte le stazioni eventualmente abilitate ed al Responsabile dei lavori.

Le stazioni ed il Responsabile dei lavori devono confermare, nei modi prescritti, l'avvenuta ricezione della prescrizione.

Il treno TM, che circola nei tratti di binario ove la circolazione dei treni è temporaneamente sospesa, deve cessare il lavoro in tempo per ricoverarsi nella stazione prestabilita all'ora prescritta dal suo orario.

Se per cause di forza maggiore il treno TM non potesse ricoverarsi entro i limiti previsti, il responsabile della Manutenzione dovrà darne tempestivo avviso al DCT e provvedere alla protezione del treno mediante segnali a mano.

Il responsabile della Manutenzione, completato il ricovero del treno TM, ne darà annuncio, nei modi prescritti, al DCT, direttamente o tramite il DL della stazione abilitata, il quale provvederà, sempre nei modi prescritti, ad estendere la comunicazione a tutti gli uffici ed a tutte le stazioni abilitate a cui era stata segnalata la circolazione del treno TM stesso.

In caso di interruzione delle telecomunicazioni, l'avviso sarà dato a mezzo dispaccio da recapitare col mezzo più sollecito.

La riattivazione del normale transito dei treni sul binario in cui la circolazione è temporaneamente sospesa e sul quale è in atto l'effettuazione di un treno TM, potrà essere effettuata solo quando il treno TM si sia definitivamente ricoverato ed il DCT ne abbia data comunicazione alle stazioni abilitate interessate, nei modi prescritti.

5. TM con fermata in linea durante la sospensione totale del servizio

Durante la sospensione totale del servizio la Manutenzione può richiedere l'utilizzo dei banchi ACEI delle stazioni e del telecomando del PCO per l'effettuazione dei TM e per movimentare i carrelli.

6. Carrelli

La circolazione dei carrelli è regolata in base all'apposita istruzione per la circolazione dei carrelli.

La circolazione dei carrelli contemporaneamente a quella dei treni dovrà essere richiesta dalla Manutenzione al DCT solo per interventi d'emergenza.

In tali casi il responsabile del carrello dovrà trasmettere al DCT, direttamente o tramite il DL (o l'altro personale autorizzato ad operare sugli impianti di segnalamento su ordine del DCT) della stazione eventualmente abilitata, la conferma di essere giunto da ogni stazione del tratto di invio, con apposito dispaccio.

Il treno seguente a detto carrello non potrà essere licenziato da una stazione, se prima il DCT abbia ricevuto il suddetto dispaccio, trasmesso dalla stazione successiva.

La concessione del nullaosta al DCT, per la ripresa del normale servizio, nel caso in cui vi è stata una circolazione di carrelli, deve essere vincolata al regolare ricovero di tali mezzi.

■ Dall'art. 42 Sospensione totale del servizio

7. La Manutenzione se deve eseguire lavori con linea aerea disalimentata può chiedere tale intervento al DCT con apposito modulo.

Il DCT deve confermare l'avvenuta disalimentazione della linea con apposito dispaccio.

Ricevuto tale dispaccio la Manutenzione può impegnare la linea ed iniziare i lavori per i quali ha chiesto la sua utilizzazione.

9. Nel caso in cui l'esecuzione di qualche lavoro, che determini l'interruzione o l'ingombro della linea, dovesse protrarsi oltre il limite stabilito per la cessazione dell'intervallo, il Responsabile di tali lavori dovrà informare subito il DCT.
10. Chi, per l'esecuzione dei lavori, utilizzi o manometta enti delle stazioni o della linea è tenuto a ripristinare la loro condizione primitiva, non appena sono cessate le cause che hanno imposto tale utilizzazione o manomissione.