

## Art. 40

**Ritardi e anormalità nella corsa dei treni**  
**Retrocessione - Malore del macchinista**  
**o dell'aiuto macchinista o del capotreno**

Obbligo di  
recupero

1.— 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 (vedi Art. 21/11).

In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata dall'orario senza superare i limiti stabiliti dalla P.G.O.S. o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

Segnalazioni  
ritardi

2.— Le Unità periferiche interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo, per i dirigenti di determinate stazioni sede di Deposito locomotive, di comunicare di iniziativa al capo deposito, per esigenze di turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.

Lenta  
corsa

3.— Il macchinista che non possa mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la locomotiva di riserva, il macchinista deve fare la richiesta scritta al dirigente movimento.

Arresto  
in linea

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

Irregolarità  
riguardanti la  
sicurezza

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

Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto una delle stazioni limitrofe.

Se l'anormalità è tale da essere di pericolo ai treni percorrenti binari attigui di linee a più binari, il personale di condotta deve regolarsi nella maniera seguente:

a) l'anormalità non interessa il binario percorso dal treno:

— il personale di condotta dovrà esporre il segnale di arresto dalla cabina di guida ai treni marcianti in senso opposto come prescritto dal Regolamento sui Segnali, fermare il treno alla distanza di circa 1.200 metri dall'ostacolo, esporre un segnale di arresto sul binario ingombro (bandiera o fanale) e, per le linee attrezzate con il blocco automatico, applicare il dispositivo di shuntaggio sul binario suddetto;

b) l'anormalità interessa entrambi i binari per cui l'arresto del treno è determinato direttamente o indirettamente dall'anormalità stessa:

— un agente di condotta immediatamente dopo l'arresto del treno dovrà portarsi il più rapidamente possibile a distanza non inferiore a 1.200 metri con la torcia a fiamma rossa accesa e provvedere quindi alla protezione come sopra. Sulle linee attrezzate con blocco automatico dovrà altresì provvedersi, subito dopo l'arresto del treno, all'applicazione del dispositivo di shuntaggio sul binario attiguo.

Nel caso di mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, per la protezione di cui sopra, detto agente può avvalersi dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o dell'agente di scorta, se presenti.

5 bis. — Il personale che presenzia il transito di un treno rilevando segni di riscaldamento di boccole, o anomalie in genere ad un rotabile, dovrà provvedere per l'arresto immediato del treno. Dopo l'arresto, l'agente interessato deve avvisare il macchinista dell'anormalità, affinché questi proceda agli accertamenti di sua spettanza ed indichi poi le cautele necessarie per il proseguimento.

Riscaldamento  
boccole

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

Spetterà poi al macchinista del treno interessato dall'anormalità di decidere, in relazione all'accertata entità dell'inconveniente, se la ripresa della circolazione sul binario atti-

guo sia compatibile col movimento di ricovero del proprio treno in stazione.

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

In presenza di dispositivi di rilevamento dello stato termico delle boccole dovrà essere rispettato anche quanto previsto dal comma 22 dell'Art. 20.

Salti, sobbalzi,  
sbandamenti,  
ecc.

5 *ter.* — Il personale di macchina che riscontri in un determinato tratto di linea anormalità nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anormalità al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare con mod. M.40a l'anormalità all'agente che presenzia l'impianto (o al D.C.O.). Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente movimento (o D.C.O.), al quale è stata comunicata l'anormalità, con criteri prudenziali, l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi; ciò in attesa dell'intervento del personale della manutenzione, avvisato a cura dello stesso dirigente.

Nel caso di invio dei treni con riduzione di velocità il tratto interessato dall'anormalità può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.

La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "*Non superate velocità di .....km/h da .....(località di servizio o cippo chilometrico) a .....(località di servizio o cippo chilometrico)*".

5 *quater*. – Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.

**Rottura rotaie**

La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: “*Non superate velocità di .....km/h da .....(località di servizio o cippo chilometrico) a .....(località di servizio o cippo chilometrico)*”.

5 *quinquies*. – Ogni qualvolta si verifichi o venga segnalata la indebita presenza di persone lungo la linea, ai treni interessati deve essere praticata la prescrizione di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi, nel percorrere il tratto interessato, e altresì comunicato il motivo della soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.

**Presenza di personale lungo la linea**

La prescrizione deve essere partecipata con la seguente formula: “*Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da.....(località di servizio o cippo chilometrico) a .....(località di servizio o cippo chilometrico) per.....(motivo)*”.

Tali procedure devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza.

Nel caso di indebita presenza di persone lungo la linea, al personale di condotta potrà essere anche prescritto, in assenza del personale ferroviario competente e in attesa dell'intervento degli organi di polizia, di riferire con comunicazione registrata la loro permanenza.

Sulla base di quanto riferito dal personale di condotta può essere disposto la cessazione della prescrizione.

**Retrocessione**

6. — Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione di quest'ultima.

Il dirigente prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singoli della linea e dare avviso della retrocessione stessa a tutti i posti intermedi e di linea. In caso di impossibilità di avviso, il dirigente deve disporre che il treno in retrocessione sia fatto precedere a 200 m. da agente con segnale di arresto a mano, nell'avvicinarsi a posti non avvisati.

7. — Il veicolo di coda del convoglio, che costituirà la testa durante la retrocessione, dovrà essere presenziato o preceduto da agente a terra.

Dovranno rispettarsi le norme di frenatura previste dalla P.G.O.S. nonché la limitazione di velocità (25 km/h) per i treni spinti. Quest'ultima limitazione non si applica quando il treno da far retrocedere abbia in coda una locomotiva attiva che costituisca la testa durante la retrocessione. Il macchinista di questa locomotiva, previ i debiti controlli, assumerà la condotta del freno continuo quando esso sia esteso a tutto il convoglio e, in caso diverso, regolerà la marcia del treno con il freno della propria locomotiva, ordinando con il fischio l'intervento della frenatura continua comandata dal macchinista della locomotiva di coda ed eventualmente dei freni a mano manovrati dal personale del treno.

**Divieto di retrocessione**

8. — La retrocessione è vietata nel senso della discesa sulle pendenze superiori al 15‰ quando la condotta del freno continuo non si estende per tutto il convoglio, a meno che in coda si trovi una locomotiva attiva. In tal caso il macchinista di quest'ultima durante la retrocessione si atterrà alle norme di cui al comma 7 non superando comunque la velocità di 30 km/h.

**Brevi retrocessioni**

9. — Fermo restando il divieto di cui al comma 8 sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previ accordi fra macchinista e capotreno, per facilitare l'avviamento del treno, per portare un treno fuori galleria o, in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento

non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di protezione e sia preceduto da segnale di arresto a mano a 200 metri.

Particolari disposizioni restrittive, da inserirsi nell'Orario di Servizio, possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate per le linee attrezzate con blocco elettrico manuale o per l'esistenza di punti singolari.

10. – In casi di imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti comma per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale di arresto a mano.

Retrocessione  
in caso di  
pericolo

Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1.200 m ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salvo autorizzazione in contrario da parte del guardablocco interessato.

Protezione

10 bis. – Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i movimenti di regresso di cui ai precedenti commi 9 e 10 sono disciplinati da specifiche procedure riportate nell'allegato XIV quater della presente Istruzione.

11. – È 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.

Divieto di  
discesa di  
soli veicoli

12. – Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente sforzo di trazione il capotreno, previ accordi con il macchinista, può disporre il dimezzamento ed il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui Segnali. Il capotreno, assicurata l'immobilizzazione della parte da lasciare in linea, deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia. In tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a guardia dell'altra parte del treno, l'ordine di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salvo disposi-

Dimezzamento

zioni in contrario di una delle due stazioni limitrofe. Nei treni senza capotreno i compiti previsti per detto agente sono devoluti al personale di macchina che si varrà della collaborazione dei frenatori eventualmente esistenti.

Segnale di orientamento

Il personale di condotta 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 gli possa servire di orientamento nel ritorno ed al quale dovrà poi arrestarsi prima di accostarsi alla seconda parte. Nel caso che il treno sia scortato dal solo capotreno questi resterà a guardia della seconda parte e tutte le cautele previste durante il ricovero della prima parte saranno osservate dal personale di macchina.

Nei treni senza capotreno e in assenza di altri agenti di scorta il macchinista provvederà per il ricovero della prima parte del treno lasciando a guardia della seconda parte l'aiuto macchinista.

La locomotiva che viene inviata a prendere la seconda parte del treno dimezzato dovrà, prima di accostarsi al treno, fermarsi al segnale di arresto di cui sopra.

Spezzamento

13. - 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 fino a che non si abbia assoluta certezza che non possa essere raggiunta dalla seconda.

14. - Il personale di linea, che si avveda 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. Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.

Protezione

15. - Il personale addetto alla seconda parte del treno o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento Segnali per gli ostacoli in linea.

16. — Quando possano prendersi accordi col personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 8, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele. 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 organi di aggancio avariati.

17. — Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato, in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.

18. — Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un carrello per l'invio in ricognizione del treno stesso.

a) Sulle linee a doppio binario, il mezzo in ricognizione deve essere inviato, di norma, sul binario non occupato dal treno atteso. In tale evenienza, il mezzo in ricognizione può essere inoltrato:

— sul binario legale dalla stazione che attende il treno, previa interruzione di servizio per necessità di movimento, in quanto possibile;

— sul binario illegale dalla stazione che ha inviato il treno, solo previa interruzione per necessità di movimento.

In via subordinata, sulle linee a doppio binario il mezzo in ricognizione può essere inviato a seguito del treno atteso.

b) Sulle linee a semplice binario, l'invio del mezzo in ricognizione può avvenire solo a seguito del treno atteso, previ accordi registrati tra le stazioni interessate.

c) Se non trattasi di carrello, dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; lo stesso deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e segnalazione acustiche ripetute lungo il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati. In luogo delle modalità di cui al presente punto c), quando la ricognizione è effettuata con un carrello, devono essere osservate le norme della specifica Istruzione.

19. — Soppresso.

20. — Quando la corsa di un treno in galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per deficiente ventilazione, il personale di macchina e di scorta deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelativi consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio.

Il macchinista di un treno che in relazione a particolari condizioni del mezzo di trazione ritenga che la marcia in una galleria successiva possa, in determinate situazioni ambientali, risultare stentata e comunque tale da compromettere le condizioni di respirabilità, può richiedere la riduzione della massa trainata.

21 — Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione e avvisarne il dirigente. Questi ne avvertirà la stazione posta al di là della galleria. In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti, in accordo con l'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (DCT o chi per esso), dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel la cui massa si

avvicini alla prestazione massima della locomotiva oppure ridurre opportunamente la massa stessa.

22. — Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa.

La circolabilità dei treni nella galleria potrà essere ripristinata solo dopo benessere degli agenti dei Lavori.

23. — L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso.

Malore del  
macchinista

Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista di qualifica, purché questi si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un agente del treno in eventuali mansioni di fatica.

24. — Nel caso di improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia possibile sostituirlo con altro agente di pari qualifica, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno o di stazione purché quest'ultimo:

Malore  
dell'A.M.

— sia in possesso di abilitazione che comporti la conoscenza del Regolamento sui Segnali;

— dimostri in base alle istruzioni dategli dal macchinista, di saper provvedere all'azionamento del fischio ed all'arresto del treno;

— possa coadiuvare il macchinista nelle occorrenti operazioni di fatica.

All'agente di cui sopra spetta l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza l'arresto del convoglio.

Nell'eventualità prevista nell'ultimo capoverso del comma 3 dell'art. 3 devono essere osservate le medesime cautele ivi stabilite.

Mancanza  
del  
capotreno

25. — In linea, se per disgrazia od impedimento sopravvenutogli il capotreno non potesse conservare la dirigenza del treno, questa fino alla prossima stazione dovrà essere assunta dall'agente della squadra di grado più elevato o, a parità di grado, da quello di maggiore anzianità od, in mancanza di altri agenti di scorta, dal macchinista.

## Art. 41

### **Locomotive di riserva - Soccorso ai treni**

1. — In determinati impianti vengono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, da utilizzarsi di norma per il soccorso ai treni. Le sedi di tali locomotive nonché le modalità di richiesta ed impiego sono riportate nell'Orario di Servizio.

Ogni locomotiva di riserva è affidata a due agenti di condotta, i quali non possono assentarsi dal deposito o dalla stazione senza il permesso dell'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (capodeposito o chi per esso). Qualora l'assenza del personale di condotta si verifichi in stazione dovrà essere informato il dirigente movimento.

Agente  
addetto della  
Impresa  
ferroviaria  
(DCT,  
capodeposito,  
ecc.)

2. — L'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (DCT, capodeposito, ecc.) che riceve la richiesta di locomotiva di soccorso con o senza carro attrezzi deve provvedere a far allestire e mettere a disposizione del Movimento il mezzo idoneo nel più breve tempo possibile e comunque non oltre il tempo stabilito nel successivo comma 3.