



## 26 marzo: lancette avanti

di **Aurelio Basso**

A partire dalle ore 02.00 del 26 marzo 2000, sul territorio italiano è entrata in vigore l'ora legale.

Il passaggio dall'ora solare a quella legale, e viceversa, ogni anno segna un momento particolarmente delicato per le aziende di trasporti. In particolare per le FS, lo spostamento delle lancette dell'orologio, viene vissuto in un alternarsi di dispacci, comunicazioni tra personale di stazione e personale dei treni, e relative conferme. Il C.T.P.E.O. (Centro Territoriale Progettazione Esecutiva Orari) emana un'apposita circolare che disciplina le procedure del caso da adottare (così come avviene per i cambi orario). Vediamole nello specifico, tenendo presente che le procedure che andremo ad analizzare restano pressoché invariate ad ogni cambio orario legale - solare e viceversa.

**Treni in partenza e in corso di viaggio**

Nella notte tra il 25 e il 26 marzo, i treni che secondo orario hanno origine tra le 02.00 e le 02.59 non possono partire prima delle ore 03.00 legali. Quelli che alle 02.00 si trovano in viaggio dovranno arrestarsi nella prima stazione abilitata che incontrano, il che sarà fatto di iniziativa dal macchinista anche se nella stazione non esiste o non è stata prescritta fermata d'orario. E' ovvio che le stazioni dal canto loro dovranno provvedere alla disposizione dei segnali fissi per i treni che hanno o non hanno fermata d'orario.

Alla regolazione degli orologi in tutti gli impianti, provvederanno gli agenti addetti all'esercizio e in particolare il personale di stazione, di scorta, di macchina, dei posti intermedi, di linea, dei depositi locomotive, delle sottostazioni e del viaggiante.

Gli agenti della manutenzione I.E. dovranno provvedere anche alla regolazione degli orologi elettrici di stazione, orologi registratori ed apparecchiature temporizzate.

La procedura in qualche modo più suggestiva e forse un po' più teatrale, viene seguita dal personale dei treni: nella stazione in cui si trova un treno alle ore 02.00 o nella prima stazione, successiva a tale ora, il capotreno, dopo aver regolato il proprio orologio, si recherà dal macchinista e contatterà gli altri eventuali agenti di scorta per accertarsi che tutti abbiano regolato i propri orologi e che risultino sincronizzati. Solo dopo aver ricevuto conferma verbale dal C.T. dell'avvenuto spostamento delle lancette, il dirigente movimento licenzierà il treno nei modi d'uso.

Procedure diverse vengono attivate dal personale delle stazioni, dei posti intermedi e delle linee con D.C.O.

Per le stazioni abilitate, il D.M. dopo aver regolato il proprio orologio dovrà accertare che tutti gli agenti che presenziano i posti di servizio presso l'ufficio dirigenti abbiano operato in tal senso. Sarà sua cura trasmettere ai dipendenti degli altri posti di servizio esistenti nella stazione opportuno dispaccio col quale si richieda lo spostamento delle lancette.

In caso di stazioni disabilitate, bivi, fermate, posti di blocco intermedi, passaggi a livello custoditi, posti fissi di vigilanza, i dirigenti movimento, a seconda dei casi, con procedure diversificate richiederanno verbalmente agli agenti dei posti intermedi e di linea esistenti fino alla successiva stazione abilitata lo spostamento delle lancette dell'orologio. Per le linee a semplice binario, la richiesta partirà dalla stazione dalla quale sarà inoltrato il primo treno, dopo le ore 02.00. Sulle linee a doppio binario, sarà fatta richiesta da entrambe le stazioni che delimitano ogni tratta.

Gli agenti addetti ai posti intermedi e di linea, dovranno confermare con dispaccio l'avvenuto provvedimento. Naturalmente i vari D.M. potranno disporre per la partenza o transito del primo treno dopo le ore 02.00 solo dopo aver ricevuto tali conferme. Se una di queste non dovesse pervenire da uno dei posti intermedi, si dovrà ritenere il posto stesso impresenziato ed attuare precise cautele che per brevità non considereremo.

Infine per le linee telecomandate (CTC/DCO) il personale del treno regolerà d'iniziativa gli orologi, senza doverne dare avviso al D.C.O.. Questi provvederà invece a farsi confermare con dispaccio il cambio d'ora dagli eventuali posti presenziati non da dirigente movimento.

Occorre tenere presente che dalle ore 20.00 del 25 marzo alle ore 08.00 del 26 marzo, non dovranno essere inseriti cantieri di lavoro in linea e non dovranno aver luogo interruzioni di binario programmate. Dalle ore 01.00 alle ore 04.00 del 26 marzo è fatto assoluto divieto di inoltro di treni in anticipo corsa, con esclusione dei tratti di linea sui quali è ammesso l'anticipo di corsa con la sola osservanza delle segnalazioni degli enti luminosi e a discrezione dei vari D.M., D.C. e D.C.O.

Nella notte tra il 25 e il 26 marzo saranno evitati salvo casi inderogabili, le circolazioni di treni materiali e carrelli per manutenzione anche se soltanto in fase di trasferimento.

Quindi mentre le FS questa notte erano naturalmente preparate ad affrontare ogni caso di anomalità che si fosse eventualmente presentato nel complesso iter del cambio d'orario... a noi è bastato agire sulla corona dei nostri swatch senza troppi ... dispacci!

**Aurelio Basso - 26 marzo 2000**

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**