Art. 4

## Itinerari e dispositivi di sicurezza

**Binario di ricevimento**

1. Per *binario di ricevimento o di stazionamento* si intende il binario, delimitato generalmente da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.

**Itinerario di arrivo**

2. L'*itinerario di arrivo* di un treno s'intende delimitato come segue:

*a)* arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza – l'itinerario si estende dal segnale di 1ª categoria di protezione fino al segnale di partenza (1);

*b)* arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari – l'itinerario si estende dal segnale di 1ª categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

Quando il segnale di protezione è di 2ª categoria l'itinerario di arrivo ha inizio dal punto protetto dal segnale stesso.

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

*a) Itinerario di arrivo esterno*

Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.

*b) Itinerario di arrivo intermedio*

Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.

*c) Itinerario di arrivo interno*

---

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

Si intende delimitato come segue:

– arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo (1);

– arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

3. I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.

Per l'arrivo del treno sul binario passante si devono inoltre disporre opportunamente, secondo specifiche norme stabilite dall'Unità centrale competente e contenute anche nell'Istruzione per il servizio dei deviatori, i deviatoi compresi in una zona di sicurezza detta *zona di uscita,* oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 2 e 2 bis.

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatoi compresi nella zona di uscita, oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 4bis, punti a) e b).

**Itinerario di partenza**

4. L'*itinerario di partenza* di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea.

I deviatoi dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da asicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.

---

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

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

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

*a) Itinerario di partenza interno*
Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

*b) Itinerario di partenza intermedio*
Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

*c) Itinerario di partenza esterno*
Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

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

*a*) sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;

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

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

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

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

I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).

**Itinerario di transito**

5. L'*itinerario di transito* di un treno senza fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.

**Indipendenza**

6. I deviatoi e le scarpe fermacarri sui binari laterali a quello percorso dal treno devono di regola essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso, i primi rispetto ad altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale o a fughe accidentali di veicoli in sosta, e le altre rispetto a fughe di quest'ultimi, secondo specifiche norme stabilite dall' Unità centrale competente e contenute anche nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Itinerari deviati**

7. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'orario di servizio.

**Fermascambi di sicurezza**

8. Sono *fermascambi di sicurezza* i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dall'Unità centrale competente.

Tutti i deviatoi delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni viaggiatori, nonché tutti i deviatoi dei bivi, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.

In mancanza dei fermascambi di sicurezza, i deviatoi incontrati di punta dai treni devono essere presenziati e ai treni stessi deve prescriversi riduzione di velocità a 60 km/h. In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle Istruzioni di servizio.

**Collegamento di sicurezza**

9. Il *collegamento di sicurezza* è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i

deviatoi od eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

*a)* per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatoi e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;

*b)* per rimuovere i deviatoi e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.

10. I deviatoi sul binario di corsa, incontrati di punta dai treni e protetti da segnale di 1ª categoria preceduto da segnale di avviso, devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con quest'ultimo segnale.

Quando tali collegamenti vengano eccezionalmente a mancare deve prescriversi ai treni interessati di non superare sugli scambi la velocità di 60 km/h, salve le ulteriori specifiche limitazioni.

11. Quando un binario tronco non adibito al ricevimento dei treni si dirama dal binario di corsa, il relativo deviatoio, se incontrato di punta dai treni in arrivo o da quelli in transito senza fermata, deve essere munito di collegamento di sicurezza con i segnali per l'itinerario corrispondente al binario di corsa.

Venendo a mancare l'anzidetto collegamento ai treni di cui sopra deve prescriversi marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza del deviatoio stesso.

**Deviatoi in linea**

12. I deviatoi inseriti in linea e quelli che ne realizzano l'indipendenza da binari laterali devono essere muniti di fermascambio di sicurezza. I deviatoi in linea incontrati di punta dai treni devono essere muniti di collegamento di sicurezza con i segnali e, salva l'esistenza di dispositivi di controllo permanente a distanza stabiliti dall'Unità centrale competente, devono essere affidati alla sorveglianza di agente idoneo.

Venendo a mancare l'anzidetto collegamento si applicano le norme del comma 11. In mancanza del presenziamento e del controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatoi e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

**Dispositivi di immobilizzazione degli scambi**

13. I deviatoi non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dall'Unità centrale competente. I deviatoi così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.

Le modalità di utilizzazione di tali dispositivi sono contenute nelle apposite Istruzioni.

**Condizioni di sicurezza per i movimenti contemporanei**

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

*a)* quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;

*b)* quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti nelle apposite Istruzioni, la completa indipendenza degli itinerari.

15. In determinate stazioni, stabilite d'accordo fra le Unità periferiche interessate, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

– il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario ed ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori col minimo di 50 metri, individuati sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente;

– gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle apposite Istruzioni, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente capoverso;

– nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di 1ª categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa.

**Disposizioni speciali**

16. Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalle Unità periferiche interessate per regolare

l'ingresso dei treni incrocianti nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc.).

Art. 5

**Servizio scambi e segnali**

**Visita agli impianti**

1. I deviatori devono assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi compresi nelle zone di giurisdizione, rispettando i criteri e le modalità previsti dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Programma degli itinerari**

2. Ad ogni cambiamento o modificazione dell'orario generale il Capo Reparto Territoriale Movimento di ciascuna stazione stabilisce per i singoli treni, su apposito prospetto, il binario di ricevimento, partenza o transito, che potrà essere modificato all'occorrenza dal dirigente movimento.

Per alcune grandi stazioni si ammette che nel prospetto anzidetto venga indicato il fascio di binari anziché il singolo binario di ricevimento; in tale caso il dirigente movimento dovrà precisare tempestivamente al personale di stazione il binario assegnato a ciascun treno.

**Predisposizione e libertà degli itinerari**

3. Per ogni movimento di treno in stazione il dirigente deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario, integrato, agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all'art. 4, comma 3.

4. Chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve constatare la regolare posizione e assicurazione dei deviatoi interessati, in relazione ai dispositivi in opera sugli scambi stessi, nonché degli altri enti a lui affidati e, nell'ambito del settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun rotabile su binario ostacoli il passaggio del treno. L'accertamento suddetto può essere effettuato a mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (circuiti di binario).

Nel caso in cui un circuito di binario risulti occupato, la visita sul posto per accertarne la libertà può essere omessa, secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio. Venendo a mancare il predetto accertamento, l'operatore competente deve autorizzare il movimento del treno, sull'itinerario comprendente il circuito di binario