

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

## Art. 5

### **Servizio scambi e segnali**

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.

**Visita agli impianti**

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.

**Programma degli itinerari**

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.

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.

**Predisposizione e libertà degli itinerari**

4. Chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve constatare la regolare posizione e assicurazione dei deviatori 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

che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

5. Inoltre chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto e fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, accertare che nessun impedimento od ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.

6. 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 di fatto.

7. La conferma di predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con la diretta consegna delle chiavi di scambi, con comunicazione registrata, con apposito consenso elettrico o con le altre modalità stabilite dalle Istruzioni di servizio e comporta implicitamente anche la conferma della regolare assicurazione degli scambi interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi dei commi 4 e 5.

8. L'organizzazione del servizio deve determinare quali posti, oltre quelli direttamente interessati alla predisposizione degli itinerari, siano da preavvisare per ogni movimento di treno, anche agli effetti della sospensione di movimenti di manovra che potrebbero interferire con i movimenti dei treni stessi.

**Manovra  
segnali fissi  
e  
movimenti  
di treni**

9. Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio, i segnali fissi delle stazioni sono normalmente disposti a via impedita.

10. Il dirigente che manovra un segnale a via libera, od ordina comunque il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai diretti controlli, oppure ricevendone conferma dagli altri agenti interessati ai sensi del comma 7.

11. Se la manovra dei segnali è affidata ad altri posti di servizio, non occorre la conferma di cui al comma 10 quando, con opportuni collegamenti di sicurezza, l'itinerario risulti vincolato a mezzo di distinto consenso elettrico sui segnali trasmesso dal dirigente, oppure quando

l'itinerario di partenza risulti vincolato da appositi segnali, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente stesso.

12. Per l'apertura di segnali affidati ad altro posto di servizio, il dirigente, eseguiti gli accertamenti di sua spettanza in relazione all'organizzazione vigente nell'impianto, deve dare ordine di volta in volta con dispaccio all'agente interessato.

Non occorre la registrazione dell'ordine di apertura:

- quando il segnale sia vincolato a distinto consenso elettrico da parte del dirigente;
- quando si tratti di appositi segnali di partenza, vincolanti l'itinerario, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente;
- nel caso di cui al comma 16.

13. Chi ha disposto a via libera un segnale deve manovrarlo o controllarne il ritorno a via impedita appena esso sia stato oltrepassato dal treno.

14. Le specifiche modalità da seguirsi per la visita agli impianti, per gli accertamenti della regolarità e libertà degli itinerari e per la manovra dei segnali, in relazione alle caratteristiche dei dispositivi in opera e delle organizzazioni di servizio, formano oggetto dell'apposita Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Istruzione  
per il  
servizio dei  
deviatori**

15. Nelle stazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate i compiti e controlli relativi alla predisposizione e libertà degli itinerari sul piazzale possono essere affidati in tutto o in parte, anzichè al dirigente, ad un agente denominato *apposito incaricato* che espleta le sue mansioni in base al programma di itinerari stabilito per la stazione.

**Apposito  
incaricato**

Le attribuzioni dell'apposito incaricato ed i suoi rapporti col dirigente sono determinati dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

16. Quando la manovra dei segnali è affidata ad un apposito incaricato, l'ordine di apertura può essere impartito a quest'ultimo dal dirigente con comunicazione non registrata, sempre che al dirigente stesso non resti attribuita, a titolo esclusivo, la diretta esecuzione di accertamenti su una determinata parte dell'itinerario.

**Modifica di itinerari già predisposti**

17. Di regola, non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già state manovrate le leve dei relativi segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità, occorre l'esplicito ordine del dirigente, secondo le procedure stabilite nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Guasto ai segnali**

18. In caso di guasto ai segnali o di movimenti di treni con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento sui segnali e dalle specifiche Istruzioni di servizio.

Quando si debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, il dirigente, o l'agente preposto nelle località non presenziate da dirigente, completati gli obblighi di competenza, deve dargli opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli; al treno deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario interessato. Se la circolazione del treno è regolata col regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del relativo dispaccio di via libera.

La prescrizione non occorre quando, per la partenza del treno, ci si possa avvalere del segnale di avanzamento o di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico.

## Art. 6

**Arrivo, partenza e percorso dei treni****Velocità e rispetto dell'orario**

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve essere di regola quella assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui il presente Regolamento o le altre norme di cui all'art. 1 comma 1 prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio.

Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento od autorizzati dall'Unità centrale competente, un treno non deve giungere, partire o transitare da una stazione od altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte.