

**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.

2. Il macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario d'arrivo (art. 4/2,2bis), salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dall'Unità centrale competente.

**Obblighi  
del  
personale  
di  
macchina  
nelle  
stazioni**

3. Il macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita, dopo l'apertura di questo deve procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito non superando la velocità di 30 Km/h sugli scambi.

Il macchinista può riprendere la corsa, senza la suddetta limitazione di velocità quando:

a) nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, venga disposto a via libera per il transito, la luce o l'ala alta di un segnale di protezione a candelieri e, sulle linee esercitate con il regime di blocco elettrico, anche quando venga disposta a via libera per il transito la luce o l'ala di un segnale semplice di protezione;

b) il segnale sia integrato da segnalazione ausiliaria di limite di velocità attiva. In tale evenienza, dovrà essere rispettata la velocità indicata dalla segnalazione ausiliaria;

c) il treno sia attrezzato con apparecchiature speciali di controllo della marcia del treno stabilite dall'Unità centrale competente e le stesse siano inserite ed efficienti. In questo caso dovranno essere rispettate le specifiche norme.

Le disposizioni del presente comma vanno osservate anche nelle fermate protette da segnali.

4. Nelle stazioni di incrocio notificato (art. 9, comma 14), il macchinista di un treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (comma 13).

5. Partendo da una stazione, il personale di macchina delle locomotive di testa deve assicurarsi del regolare inoltrò del treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi.

Quando ciò non sia possibile (partenza con segnale a via impedita, mancanza segnale di partenza, ecc.), il mac-

chinista deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.

**Obblighi  
del  
personale  
di stazione  
e di scorta**

6. L'arrivo, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni devono essere, di regola, presenziati in punto opportuno dal dirigente, che deve anche accertarne la completezza.

Per accertare che i treni in arrivo siano completi, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, il dirigente può avvalersi del personale dipendente e di personale anche non dipendente, purchè debitamente istruito dal dirigente medesimo, secondo quanto previsto dalle apposite Istruzioni.

Il dirigente può essere esonerato dal presenziamento o dall'accertamento della completezza dei treni o da entrambi gli obblighi, in relazione all'esistenza di determinate attrezzature o per particolari situazioni di impianto, in base ai criteri stabiliti nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Non occorre che il dirigente accerti la completezza dei treni se questi sono composti con materiale rotabile avente particolari caratteristiche, secondo quanto stabilito dall'Unità centrale competente.

7. La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente o, in determinate situazioni, dal capotreno, i quali, prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro possibile, devono accertare che il convoglio sia in condizioni di partire.

Il personale addetto alla formazione dei treni ed il capotreno devono accertare, secondo le attribuzioni loro conferite dalle apposite Istruzioni, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei rotabili.

8. Il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno nelle seguenti situazioni:

a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente movimento;

*b)* in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché si verifichino le seguenti condizioni:

— il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima;

— il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il segnale basso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui segnali;

— la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico o a specifico ordine registrato del dirigente medesimo;

— esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da tale condizione purché la manovra del segnale basso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea;

*c)* in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui al punto *b)*, esista il blocco elettrico.

I binari delle stazioni presenziate da dirigente, su cui è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, devono essere indicati nell'orario di servizio, specificando quelli muniti di segnale di partenza comune.

*8 bis.* In caso di partenza con segnale a via impedita da binari ove è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, anche nelle stazioni presenziate da dirigente al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno in una delle seguenti condizioni:

— sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio;

— sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per il licenziamento da parte del capotreno (1).

La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 8 *quater*.

8 *ter*. In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 8 e il segnale non è visibile, ma esista l'indicatore alto di partenza, al licenziamento del treno può provvedere il capotreno solo se l'indicatore è acceso.

Analogamente può provvedere il capotreno in caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto dal Regolamento sui segnali.

Il dirigente deve intervenire per il licenziamento dei treni senza capotreno, qualora il personale di macchina, stando sulla locomotiva, non sia in condizioni di accertare:

— in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto;

— in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza.

Il dirigente che debba licenziare un treno deve confermare verbalmente al macchinista la disposizione a via libera del segnale di partenza quando tale segnale non è visibile in locomotiva dal macchinista e questi non possa avvalersi dell'indicatore alto di partenza o del segnale sussidiario di partenza né dell'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza.

Ulteriori incombenze del capotreno e del macchinista in casi di mancanza di visibilità dei segnali relativi alla partenza di un treno sono stabilite nelle apposite Istruzioni.

---

(1) «A ..... vostro treno licenziato dal capotreno».

8 *quater*. Il dirigente deve intervenire direttamente per licenziare il treno previa consegna di apposita prescrizione (1), nei seguenti casi:

- treni con marcia privilegiata;
- treni con trasporti eccedenti la sagoma con divieto d'incrocio in linea;
- treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (art. 19);
- sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato col solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo;
- ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.

8 *quinqüies*. Qualora il dirigente preveda che, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di quest'ultimo possa riuscire difficoltoso ai fini della tempestiva partenza del treno, deve provvedere direttamente al licenziamento previe intese verbali col capotreno ed il macchinista.

9. Nelle stazioni i treni devono, di regola, essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.

**Binari di ricevimento**

10. Quando un treno debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatori non risulti già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi o dall'orario di servizio, se ne deve dare avviso al personale di macchina ed al capotreno.

La stazione interessata dà l'incarico di praticare tale avviso ad una precedente stazione di fermata, la quale deve confermare. Mancando la possibilità dell'avviso o la conferma, il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.

11. Il macchinista di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve procedere in modo da poter fermare

**Marcia a vista**

---

(1) «A ..... vostro treno licenziato dal dirigente».

prontamente il treno stesso nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere), senza mai superare la velocità di 30 Km/h.

Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatori incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali.

Nelle prescrizioni di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo.

**Marcia a  
vista nelle  
stazioni**

12. Di norma, nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:

- sul binario di ricevimento (art. 4 comma 1);
- in arrivo (itinerario di cui all'art. 4 commi 2 e 2bis);
- in uscita (itinerario di cui all'art. 4 commi 4 e 4bis);
- nella stazione (itinerario di cui all'art. 4 comma 5).

Quando un treno debba, per un qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una stazione, il dirigente deve farlo avvisare da precedente stazione con il dispaccio:

FORMULA N. 5 - PRESCRIVERETE TRENO ... MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI ... (*oppure* IN ARRIVO A ... *oppure* IN USCITA DA *oppure* NELLA STAZIONE DI ... *ecc.*) PER ... (*motivo*).

La stazione che riceve l'incarico deve provvedere per la corrispondente prescrizione al treno e confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 6 - TRENO ... AVVISATO MARCIA A VISTA ... (*precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 5*).

In mancanza della conferma, il treno deve essere fatto avanzare con il segnale di protezione a via impedita.

12 bis. Nelle località di cui ai commi 6bis, 7 e 8 dell'art. 2, anche se presenziate da dirigenti movimento, il ricevimento previa fermata al segnale di protezione impone al treno il rispetto dell'eventuale limite di velocità prescritto dal Regolamento sui segnali.

Se un treno deve percorrere con marcia a vista una di tali località, presenziata da dirigente movimento, e questi

non ha ricevuto conferma della relativa prescrizione, il treno stesso va fatto avanzare con segnale di protezione a via impedita.

13. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 4 commi 2 *a*), 2 bis *a*), 2 bis *b*) e 2 bis *c*) primo alinea o all'art. 4 commi 2 *b*) e 2 bis *c*) secondo alinea, salvo specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio.

**Ostacolo  
sul binario  
di ricevi-  
mento**

Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.

Salvo i casi di cui al comma 14, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati, per iscritto o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita. In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri.

14. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:

*a*) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio rispetto al paraurti di binario tronco;

*b*) nel caso di cui al comma 4 per ingombro all'uscita;

*c*) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui

---

(1) «A ..... sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (o tronco)».

(2) «A ..... sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento».

segnali per ingresso su binario ingombro o corto.

In quest'ultimo caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

In determinate stazioni di testa individuate dalle Unità periferiche interessate ed indicate nell'orario di servizio, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione e limitatamente ai periodi in cui la nebbia è considerata fenomeno eccezionale, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico di cui al punto c), il segnale di arresto a mano in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da mezzi di trazione, da carrozze o carri con sagoma chiusa.

#### 15. *Soppresso.*

#### **Passaggi a livello**

16. I passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. La chiusura viene effettuata sull'effettiva marcia dei treni con l'osservanza delle norme contenute nell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

17. Il macchinista che abbia ricevuto ordine di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul passaggio a livello stesso, non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.

Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve essere sempre indicata la progressiva del passaggio a livello stesso o il numero dell'eventuale segnale permissivo di blocco automatico posto a protezione del o dei P.L.

#### **Arresto di treni non aventi fermata**

18. Un dirigente che debba arrestare nella propria stazione un treno non avente fermata deve attenersi alle norme del Regolamento sui segnali.

I dirigenti, di propria iniziativa o a richiesta dei capitre-no, possono ordinare ai treni merci la fermata in altre stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio dei treni stessi.

Chi ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione deve indicarne il motivo e possibilmente informare la stazione stessa.

19. Quando un treno è in ritardo il dirigente deve procurare di sopprimere nella propria stazione e nei posti intermedi fino alla stazione successiva, la fermata d'orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria, dandone incarico ad una precedente stazione di fermata con il dispaccio:

**Soppressione delle fermate**

FORMULA N. 7 - SOPPRIMETE FERMATA TRENO ... A ...

La stazione che riceve l'incarico provvede ad avvisare il treno (1).

Una fermata d'orario, oppure prescritta e già partecipata alla stazione in cui deve avvenire, non può essere soppressa che su esplicito ordine di quest'ultima.

Prima di disporre per la soppressione di fermata in un posto intermedio, il dirigente deve sempre darne comunicazione registrata all'impianto interessato.

20. Nei casi in cui non sia stato possibile far preavvisare un treno di non effettuare una fermata d'orario o prescritta, il dirigente può all'occorrenza evitarne il completo arresto non facendo esporre il segnale d'arresto a mano, disponendo il segnale di partenza a via libera laddove esista e ordinando tempestivamente al macchinista, mediante la paletta di comando, la ripresa della corsa.

**Fermata ridotta**

Per un treno viaggiatori anche se non ordinario, la procedura su descritta è applicabile alle sole fermate escluse dal servizio pubblico per indicazione d'orario, o prescritte non per servizio viaggiatori.

Nelle stazioni sede d'incrocio notificato valgono le norme di cui all'art. 9 comma 12-b).

21. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località, fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali e dalla Prefazione Generale all'orario di servizio,

**Fermata facoltativa**

---

(1) Soppressa fermata a ...

solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza.

Le fermate facoltative vengono indicate sull'orario di servizio con apposito segno convenzionale.

**Arresto  
della  
circola-  
zione**

22. Sulle linee esercitate col blocco automatico o col blocco conta-assi il dirigente che non possa per qualsiasi impedimento ricevere in stazione un determinato treno, oppure più treni successivi ad un determinato treno, deve subito darne il relativo ordine alle stazioni limitrofe interessate con comunicazione verbale.

Il dirigente che riceve l'ordine suddetto deve confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 9 - PER ... (MOTIVO) INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO ... (*oppure*: TRENI SEGUENTI TRENO ...).

Se il treno (od uno dei treni) di cui sopra fosse già partito, il dirigente deve informare verbalmente la stazione che ha dato l'ordine e, se del caso, darà l'inteso di cui sopra per i treni seguenti il treno partito.

La stazione che ha imposto il divieto, quando le cause di esso siano cessate, autorizza le stazioni interessate col dispaccio:

FORMULA N. 10 - INVIATE LIBERAMENTE TRENO ... (*oppure*: TRENI).

Con modalità analoghe può regolarsi ciascun dirigente, anche sulle linee esercitate con altro regime, ogni qualvolta egli, in base alle circostanze di fatto, lo ritenga necessario.

**Rallenta-  
menti**

23. Quando occorra istituire in linea o in una località di servizio (1) un rallentamento non indicato nell'orario di servizio (2) o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito (3), il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture ne dà tempestiva comunicazione con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Capo Reparto Territoriale Movimento a mezzo di apposito modulo. Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento stazioni, posti di movimento, bivi, posti di comunicazione, posti di passaggio tra il doppio ed il semplice binario.

(1) Devono considerarsi interessanti anche una località di servizio, i rallentamenti compresi, in tutto in parte, fra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.

(2) Non possono essere indicati nell'orario di servizio i rallentamenti posti sulle linee banalizzate oppure su quelle non banalizzate a doppio binario quando interessanti un solo binario.

(3) I rallentamenti possono essere fissi o spostabili: nel secondo caso, quando lo spostamento supera i tre chilometri (o i quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri) occorre far luogo ad una nuova notifica del rallentamento, secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Il Capo Reparto Territoriale Movimento, con altro apposito modulo, avvisa dell'attivazione o dello spostamento del rallentamento le stazioni capotronco, quelle origine di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, quelle dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento nonché le stazioni attigue al rallentamento e deve riceverne conferma.

La competenza a provvedere per le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata dall'art. 3 comma 16 e seguenti.

Sulle linee a doppio binario tutti i treni devono essere in possesso delle prescrizioni di rallentamento interessanti sia il binario di sinistra o legale che il binario di destra o illegale.

La notifica del rallentamento deve essere partecipata, utilizzando l'apposito modulo di prescrizione, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.

Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento, dovranno essere specificati l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento (1).

In caso di linee affiancate, per le quali è ammesso che treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra linea con le modalità di cui all'art. 14 comma 7, l'orario a cui fare riferimento per la notifica di un rallentamento su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto a rallentamento.

I rallentamenti devono essere notificati ai treni su due distinti moduli, uno che si riferisce alla linea di impostazione e l'altro ad una o più linee affiancate.

Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro

---

(1) Da rispettare dalle ore ..... del .....

le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, od in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere fermati dalle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.

Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti su binario legale o perché circolanti su binario illegale), le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.

24. Modalità analoghe a quelle stabilite dal comma 23 devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento, tenendo presente che nel giorno in cui il rallentamento cessa, a tutti i treni devono essere notificati l'ora ed il giorno di cessazione (1).

25. In caso di urgenza, qualunque agente dei Lavori o Impianti Elettrici può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del Regolamento sui segnali. La prescrizione ai treni deve essere praticata o fatta praticare, utilizzando l'apposito modulo, a cura dei dirigenti delle stazioni attigue al tratto di rallentamento.

**Dispacci di  
giunto e  
partenza** 26. Quando sia previsto dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio che debba essere data conferma ad una precedente stazione dell'arrivo di un treno, si provvede mediante il dispaccio:

FORMULA N. 11 – TRENO . . . GIUNTO.

27. In determinati casi può essere stabilito, anche con disposizioni locali delle Unità periferiche interessate, che sia comunicata alla successiva stazione l'ora di partenza o di transito dei treni.

All'uopo si provvede con la:

FORMULA N. 12 – TRENO . . . ORARIO (*oppure*: PARTITO O TRANSITATO ORE . . . *ore effettive di partenza o di transito*).

---

(1) Da rispettare fino alle ore ..... del .....

Di norma non occorre, salva esplicita disposizione in contrario, che tale comunicazione sia registrata.

28. In situazioni di pericolo, il segnale di allarme può essere diramato per telefono oppure con speciali dispositivi di cui possono essere dotate le stazioni ed i posti di linea in base a disposizioni locali. **Allarme**

Il dirigente che percepisce o sia avvisato della trasmissione del segnale di allarme deve sospendere le partenze dei treni e le concessioni di via libera fino a che non abbia ricevuto notizie sull'accaduto.

## Art. 7

### Manovre e stazionamento dei rotabili

1. È denominato *manovra* qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata. **Manovre e loro protezione**

1 *bis*. È denominato *istradamento* il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra o da punti prestabiliti. **Istradamento**

2. Agli effetti dello svolgimento delle manovre, un binario o un fascio di binari congiunto mediante comunicazione a quello che deve percorrere un treno si considera *indipendente* da quest'ultimo quando i deviatori della comunicazione siano assicurati nella posizione dovuta, e cioè non per la confluenza, mediante fermascambio di sicurezza, o eccezionalmente quando siano presenziati da agente idoneo con obbligo di non rimuoverli da detta posizione. **Protezione delle manovre**

3. Chi autorizza una manovra che interessa o potrebbe interessare i binari di circolazione deve assicurarsi che sia regolarmente protetta dai segnali fissi o in loro difetto da segnali a mano.

4. Quando una manovra possa impegnare un passaggio a livello custodito o con azionamento automatico deve essere previamente avvisato l'agente di guardia o provveduto alla tempestiva chiusura del passaggio a livello medesimo.