

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.

**Manovre  
non indi-  
pendenti**

5. Le manovre sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono di regola continuare fino a quando vengano mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché:

— la stazione sia protetta da segnale di 1<sup>a</sup> categoria preceduto da segnale di avviso;

— la pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15‰ in discesa.

6. Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 5, nonché in quelle che, per particolari situazioni di impianti, sono stabilite dalle Unità periferiche interessate, le manovre sull'itinerario di arrivo e sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese solo dopo acquisita la certezza che il treno si sia fermato al segnale di protezione.

7. Il dirigente, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 5.

8. Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o comunque per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

Alla norma precedente può farsi eccezione in talune stazioni con particolari esigenze di esercizio, munite di apparati centrali e di segnalamento di manovra, in base ad autorizzazioni accordate dalle Unità centrali interessate.

In questo caso si possono avere situazioni in cui:

a) le manovre devono essere arrestate ad almeno 150 metri dal punto di convergenza con l'itinerario del treno. Dopo la fermata, chi comanda la manovra può eventualmente autorizzarla ad avanzare con la massima cautela fino al segnale basso distinto per binario che protegge il punto di convergenza;

b) il punto di convergenza tra i movimenti di manovra e gli itinerari dei treni può essere protetto come segue:

— da due segnali bassi consecutivi a via impedita, il più lontano dei quali dal punto di convergenza è ubicato ad una distanza da quest'ultimo non inferiore a 100 metri (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali bassi di manovra);

— da un segnale alto di manovra a via impedita ubicato a distanza non inferiore a 100 metri dal punto di convergenza (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali alti di manovra).

9. Le manovre che si svolgono sui deviatori dalla parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istradamento della manovra. In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro devono osservarsi le norme dell'art. 6 comma 13 e 14.

**Manovre  
all'uscita**

Sono vietate le manovre in uscita all'atto del ricevimento del treno quando la pendenza media della linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al 15‰ in discesa.

10. Di regola le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione. Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, deve provvedersi come in appresso.

**Manovre  
oltre il  
punto  
protetto  
dal segnale**

Sulle linee esercitate col blocco telefonico od elettrico manuale il dirigente non deve accordare la via libera ai treni attesi dal lato ove si svolge la manovra.

Sulle linee esercitate col blocco automatico o col blocco conta-assi il dirigente deve preventivamente provvedere a far trattenere nella stazione limitrofa i treni attesi, ricevendone conferma col dispaccio formula 9.

La manovra deve essere sempre preceduta da un agente con un segnale a mano a 200 metri di distanza.

Il dirigente che abbia trasmesso alla stazione limitrofa il dispaccio formula 9 per motivo di manovra, ove non possa per sopravvenuta interruzione delle telecomunicazioni corrispondere con detta stazione, per il distanziamento del primo treno rispetterà un intervallo di 20 mi-

nuti dall'ora di trasmissione dell'anzidetto dispaccio, prescrivendo allo stesso in ogni caso marcia a vista su tutto il percorso e in arrivo nella successiva stazione.

**Modalità di  
esecuzione  
delle  
manovre**

11. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nelle Istruzioni di servizio.

12. *Soppresso.*

13. L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere diretta e sorvegliata sul posto dal personale addetto alla formazione treni incaricato, o dal capotreno, della Impresa Ferroviaria. Nel caso suddetto basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.

14. *Soppresso.*

15. I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità previste dalle Istruzioni di servizio.

I deviatoti delle comunicazioni fra i binari di circolazione ed altri binari devono essere, di regola, disposti in modo da non permettere ai rotabili in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, il binario di circolazione.

16. I mezzi di trazione in stazionamento sui binari di corsa devono essere presenziati come le locomotive dei treni. Quando la loro sosta avvenga su altri binari, le Imprese Ferroviarie devono garantire che i mezzi di trazione non siano spostati senza l'intervento del personale competente.

## Art. 8

### Precedenze

1. In una stazione ha luogo una precedenza *normale* quando per disposizione di orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono determinate e fissate con le modalità previste dall'allegato I del presente Regolamento.

**Precedenze  
normali ed  
anormali**

Le precedenze normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, spetta al Capo Reparto Territoriale Movimento, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare le precedenze da indicare nell'apposito prospetto di stazione.

Quando, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'orario di servizio, nella stazione ove ciò si verifica si determina una precedenza *anormale*.

2. Il dirigente deve tenersi informato dell'andamento dei treni ed intervenire, quando sia opportuno, per modificare la successione. Pertanto, a seconda dei casi ed in relazione alla diversa importanza dei treni, egli provvede a:

**Spostamento  
delle  
precedenze**

a) trattenere nella propria stazione il treno che avrebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;

b) licenziare in precedenza un treno che avrebbe dovuto cedere il passo nella propria stazione ad altro treno, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo.