



**DECRETO N. 12/2009 DEL 26/11/2009**

**DECRETO N. 13/2009 DEL 27/11/2009**

**DEL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE  
PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE**

**Modifiche al  
Regolamento per la Circolazione dei Treni**

- *Sostituire le pagine 3-4, 13-14, 27-28, 28/1-28/2, 28/3-28/4, 35-36, 37-38, 38/1-38/2, 97-98, 99-100, 101-102 e 103-104 con quelle contenute nel presente fascicolo.*
- *Eliminare le pagine 23-24 e inserire le nuove pagine 23-23/1, 23/2-24 e 28/5-28/6 contenute nel presente fascicolo.*

**DECRETO N. 12/2009 - entrata in vigore: «13/12/2009»**

**DECRETO N. 13/2009 - entrata in vigore: «2/12/2009»**

## INDICE DEGLI ARTICOLI

---

Art. 1. – Disposizioni generali.....	pag. 19
» 2. – Linee e treni.....	» 19
» 3. – Regimi di esercizio. Prescrizioni.....	» 24
» 4. – Itinerari e dispositivi di sicurezza.....	» 29
» 5. – Servizio scambi e segnali.....	» 33
» 6. – Arrivo, partenza e percorso dei treni.....	» 37
» 7. – Manovre e stazionamento dei rotabili.....	» 48
» 8. – Precedenze.....	» 51
» 9. – Incroci.....	» 53
» 10. – Treni ordinari periodici.....	» 61
» 11. – Treni straordinari ad orario prestabilito.....	» 62
» 12. – Treni straordinari ad orario libero.....	» 67
» 13. – Treni supplementari.....	» 69
» 14. – Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione dei treni.....	» 71
» 15. – Anticipo nella corsa dei treni.....	» 74
» 16. – Locomotive isolate e di rinforzo. Treni senza capo- treno. Treni affidati al solo guidatore.....	» 76
» 17. – Treni materiali, carrelli e tradotte.....	» 80
» 18. – Interruzioni di circolazione e intervalli d’orario.....	» 82
» 19. – Circolazione a binario unico su linea a doppio binario	» 90
» 20. – Rapporti fra stazioni e cantieri di lavoro.....	» 94
» 21. – Guasti del blocco elettrico, del blocco radio e delle telecomunicazioni.....	» 98

Art. 22. – Servizio in tempo di neve.....	pag. 102
» 23. – Ritardi e anomalità nella corsa dei treni.....	» 103
» 24. – Locomotive di riserva Soccorso ai treni.....	» 110
» 25. – Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle line. Fermate.....	» 113
» 26. – <i>Soppresso</i> .....	» 121
» 27. – Marcia privilegiata.....	» 122
Allegato I Determinazione delle precedenze d’orario.....	» 123
» II Determinazione degli incroci d’orario e di fatto.....	» 125
» III Principali documenti interessanti la circolazione.....	» 131
Formule dei dispacci di movimento.....	» 155

Norme delle Unità centrali non integrate dalle Unità periferiche.

Norme delle Unità periferiche e/o norme delle Unità centrali integrate dalle Unità periferiche.

	ART.
<b>Posti di blocco intermedi</b> .....	2.7
<b>Posti di comunicazione</b> .....	2.6bis
<b>Posti di esodo</b> .....	2.12 <sup>quater</sup>
<b>Posti di movimento</b> .....	2.4
<b>Posti di passaggio</b> fra il doppio ed il semplice binario.....	2.8
<i>Soppresso</i> .....	20.11.13, 24.9
<i>Soppresso</i> .....	20.12.13
<b>Posti di servizio</b> .....	2.12 <sup>ter</sup>
<b>Posti fissi della linea</b> (marcia a vista in corrispondenza di –)..	6.17
<i>Soppresso</i> .....	20.
<b>Posti intermedi e posti di linea</b> .....	2.12
<i>Vedi anche:</i> Passaggi a livello e posti fissi della linea	
<b>Precedenze</b> .....	2.4, 8
» (determinazione ed indicazione in orario delle –)	8.1, All. I
» (spostamento di –) <i>Vedi:</i> Precedenze anormali....	–
» anormali.....	8
» anormali (avviso alle stazioni).....	8.3.5
» (mancato avviso alle stazioni).....	8.4.5
» con occupazione del binario illegale....	8.6
» normali .....	8.1
<b>Prescrizioni di movimento</b> .....	3.14 a 17
»     » (a voce o per telefono).....	3.15
»     » ai macchinisti.....	3.19.20
»     » (ai treni da parte della stazione che compila il riepilogo).....	3.16.17
»     » al capotreno.....	3.19
» tecniche.....	3.14, 18
»     » ai macchinisti.....	3.19.20
»     » ai treni da parte della stazione che compila b.f.c. o f.c.....	3.18
»     » al capotreno.....	3.19
<b>Presenziamento dei treni</b> nelle stazioni.....	6.6
<b>Programma di interruzione</b> .....	18.3 a 16
<b>Protezione</b> treni in retrocessione.....	23.8.10.11
» treni fermi od a velocità ridotta in linea.....	23.6.16
» treni nelle stazioni disabilite.....	25.4

	ART.
<b>Raccordi</b> .....	2.12bis
<b>Rallentamento</b> .....	6.23 a 25bis
<b>Regimi di circolazione</b> .....	3.6
<b>Retrocessione dei treni</b> .....	23.8 a 12
<b>Riabilitazione delle stazioni</b> .....	25.13.14
<b>Riattivazione anticipata della circolazione</b> .....	25.18 a 20
»    »    della circolazione dopo un'interruzione programmata.....	18.14 a.16
»    »    della circolazione dopo un'interruzione accidentale.....	18.23
<b>Ricevimento treni in binario deviato</b> .....	6.10
»    »    »    »    tronco o parzialmente ingombro....	6.13 e 14
<b>Ricognizione in linea</b> .....	23.21
<b>Ricongiungimento treno spezzato in linea</b> .....	23.17.18
<b>Rieffettuazione treni</b> .....	14.6ter
<b>Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento</b> .....	3.16.17, 6.23, 9.15
<b>Rinforzo (locomotiva di -)</b> .....	16.3 a 15
»    in coda (locomotiva di -).....	16.4 a 15
<b>Ripristino del servizio a doppio binario</b> .....	19.14.15
<b>Riserva (locomotiva)</b> .....	24
<b>Ritardo dei treni</b> .....	23
<b>Rotaia (rottura-)</b> .....	23.7ter
<b>Segnali di avanzamento</b> .....	6.8bis
»    di avvio.....	6.8bis
»    (di protezione e partenza) guasti.....	5.18
»    (manovra dei -nelle stazioni).....	5.9 a 13.16
»    fissi delle fermate.....	25.25
»    »    »    stazioni disabilite.....	25.2.4.6.9.14
»    »    di protezione (obbligo evitare soste ai. -).....	23.4
»    virtuali.....	5.19
<b>Sicurezza (collegamento di sicurezza-)</b> .....	4.9.9bis
»    (fermascambi-).....	4.8
<b>Sistemi particolari di esercizio</b> .....	3.10 a 13ter

Per i deviatori dei raccordi che si diramano da un binario di linea valgono le norme di cui all'art. 4 comma 12.

12 *ter.* Sulle linee di cui al precedente comma 2, le stazioni, i posti di comunicazione ed i bivi sono definiti *posti di servizio*. **Posti di servizio**

12 *quater.* Su determinati tratti di linea in galleria sono presenti punti singolari di linea, individuati per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza, denominati Posti di Esodo (PdE). I tratti di linea dove sono presenti i PdE devono essere indicati nell'orario di servizio, riportando per ogni PdE la progressiva chilometrica del punto di fermata del treno. Tali PdE devono essere segnalati sul terreno attraverso le apposite tabelle di cui all'articolo 65bis, comma 3, del Regolamento sui segnali. **Posti di esodo**

I PdE possono svolgere la funzione di distanziamento dei treni. In questo caso i PdE sono anche muniti dei segnali di cui all'articolo 43bis del Regolamento sui segnali.

Ciascun PdE può essere escluso dall'esercizio.

13. Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce treno qualsiasi mezzo di trazione (1), con o senza veicoli, che debba viaggiare da una ad altra località di servizio o che parta da una località per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella località stessa. **Treni**

La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza della località di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella località terminale di esso. Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle località di servizio deve considerarsi manovra.

Ogni treno è accompagnato da determinati documenti, indicati nelle Istruzioni per il servizio del personale di scorta ai treni.

14. I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari.

---

(1) Esclusi i carrelli circolanti con le norme di cui all'apposita Istruzione.

a) Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'orario di servizio.

Sono denominati *periodici* i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario.

L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

b) Sono *straordinari* quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte.

Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad *orario libero*).

c) I treni *supplementari* sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.



**Tradotte**

15. Per lo scambio di materiali fra stazioni, raccordi ed altri impianti della stessa località o di località diverse, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominate tradotte, le cui norme di circolazione sono riportate nell'art.17.

**Treni materiali**

16. Per esigenze di servizio connesse alla esecuzione di lavori e per carico e scarico di materiali in linea e nelle stazioni, sono impiegati particolari treni materiali (M.L.), le cui norme di circolazione sono riportate nell'art. 17.

## Art. 3

**Regimi di esercizio – Prescrizioni****Dirigenza del movimento**

1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un *dirigente movimento* che deve essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo.

Le caratteristiche specifiche di impianto e di esercizio della stazione devono risultare dal «Registro delle disposizioni di servizio».

2. Nelle stazioni ove la dirigenza del movimento è contemporaneamente ripartita fra vari agenti, devono essere stabiliti in modo preciso i limiti delle singole attribuzioni, nonché i rapporti fra i vari dirigenti, per il coordinamento delle loro iniziative e per la determinazione delle responsabilità individuali.

3. I dirigenti durante il loro turno di servizio devono compilare i prescritti documenti di stazione, in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione.

Prima di lasciare il servizio, il dirigente cessante deve compilare consegne scritte in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità. Le consegne devono essere firmate dai dirigenti interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.

8. Sulle linee a doppio binario esercitate col regime del blocco telefonico possono essere eccezionalmente previsti, previa autorizzazione dell'Unità centrale competente e ai soli fini del distanziamento dei treni, posti intermedi di blocco telefonico, protetti da segnale e non presenziati da dirigente movimento. In tali situazioni, da disciplinarsi con norme particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, i dispacci di cui alle formule 1 e 3 del comma 7 vengono scambiati tra stazioni e posti successivi.

9. Le linee esercitate col regime del *blocco elettrico* sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali fissi vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

**Blocco elettrico**

Le norme particolari per l'esercizio col regime di blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi) formano oggetto di apposite Istruzioni.

9 *bis*. Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono prive di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui segnali.

**Blocco radio**

Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta.

Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.

Le norme particolari per l'esercizio con tale sistema sono riportate nell'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio.

10. Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un *dirigente unico* che vi provvede in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico.

**Sistemi particolari di esercizio**

11. L'Unità centrale competente può inoltre disporre, per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.

12. Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un *dirigente centrale* per coordinare l'operato dei dirigenti locali delle stazioni, in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente centrale.

13. In particolari situazioni d'impianto, determinate stazioni o determinati tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto.

Le specifiche norme d'esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e nelle Istruzioni emanate dalle Unità centrali e/o periferiche interessate.

13 *bis*. La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:

- sistema di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2);
- sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT);
- sistema di supporto della condotta dei treni (SSC).

A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.

L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.

13 *ter*. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco non possa essere impegnata che da un treno per volta. Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che fra due PdE gestiti dal Sistema possa esserci solo un treno per volta.

Nel tratto precedente al punto della linea in cui ha termine una Autorizzazione al Movimento in supervisione completa il sistema impone una velocità limitata. L'estensione del tratto ed il limite di velocità sono stabilite nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Per l'esercizio di tali sistemi debbono essere osservate le specifiche norme contenute nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Tali linee sono percorribili solo da treni attrezzati con apposite apparecchiature anch'esse rispondenti agli standard tecnico-funzionali del sistema interoperabile europeo di comando e controllo della marcia dei treni ERTMS/ETCS L2.

La circolazione dei treni con le apparecchiature ERTMS/ETCS L2 della cabina di guida in stato "Isolato" è ammessa con prescrizione di movimento e non superando la velocità di 60 km/h, solo:

- in caso di guasto di tali apparecchiature di bordo, allo scopo di liberare la linea, fino al successivo posto di servizio ove sia possibile il ricovero o l'uscita dalla linea, secondo le modalità previste nelle apposite Istruzioni;
- per determinate situazioni di guasto delle apparecchiature di terra, alle condizioni stabilite dall'Unità Centrale competente, limitatamente al tratto di linea interessato dal guasto e per i treni già presenti nel tratto di linea.

Su tali linee la circolazione dei rotabili non attrezzati è ammessa, in regime di interruzione, per l'esecuzione di lavori, per il soccorso ai treni, per il trasferimento di rotabili in avaria o per corse prova autorizzate dall'Unità centrale competente.

13 *quater*. Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT e SSC, oltre ai treni attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili, sono ammessi a circolare anche:

a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;

b) i treni composti da:

- rotabili utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (mezzi d'opera);
- locomotive di manovra che, per esigenze tecniche, devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio,
- rotabili d'epoca,

in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni ma non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra;

c) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, circolanti esclusivamente sulle reti regionali e che accedono alle stazioni comuni, fra reti regionali e rete in gestione a Rete Ferroviaria Italiana (RFI), su binari dedicati, o che utilizzano tratti della rete in gestione a RFI.

Qualora i treni di cui alle precedenti lettere circolino anche senza la funzione di ripetizione continua dei segnali in macchina attiva, essi non dovranno superare la velocità di 100 km/h, salvo non siano condotti da due agenti di condotta entrambi in possesso della idonea patente e dei requisiti di conoscenza della linea. Tale limitazione di velocità può non essere applicata anche nel caso di treni attrezzati con un sottosistema di bordo efficiente ma non coerente con il sottosistema di terra presente sul tratto di linea su cui si trova a circolare, purché il tratto da percorrere con sistema non coerente non sia superiore a 100 km e durante la marcia su tale tratto sia presente in cabina di guida un secondo agente di condotta o il capotreno.

I treni di cui alle lettere precedenti circolanti anche senza la ripetizione continua dei segnali in macchina attiva, non devono, in ogni caso, superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario.

Le limitazioni di velocità a 100 e a 60 km/h devono essere prescritte ai treni interessati a cura dell'impresa ferroviaria o, nel caso dei mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine. Nella prescrizione devono essere elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h. L'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera c) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 4, comma 14). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettano velocità superiore a 30 km/h.

14. Sono *prescrizioni di movimento* tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti l'utilizzo dell'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.

**Prescrizioni di movimento e tecniche**

Sono *prescrizioni tecniche* tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità del materiale rotabile.

15. Le prescrizioni di cui al comma 14 che non risultano sull'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato:

a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (allegato III), con dispaccio o con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, se trattasi di prescrizioni di movimento;

b) per iscritto a mezzo di modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.

Quando dall'indicazione di un segnale fisso o per l'intervento di un dispositivo di consenso elettrico (1) si possa accertare tempestivamente ai fini della sicurezza che l'ordine dato sia stato regolarmente eseguito, l'ordine stesso può essere impartito verbalmente o, se dato per telefono, se ne può omettere la registrazione.

Ordini verbali riguardanti la circolazione dei treni possono essere inoltre ammessi per casi specifici contemplati dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio.

#### **Prescrizioni ai treni**

16. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta al dirigente della stazione di origine del treno di impartire al personale del treno stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento. Le stazioni interessate devono pertanto comunicare, con apposito dispaccio, le prescrizioni di movimento occorrenti alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle stesse e riceverne conferma. Per le prescrizioni di movimento a carattere permanente le anzidette comunicazioni saranno trasmesse una sola volta, salve le eccezioni specificatamente previste.

Determinate stazioni capotronco possono trasmettere in fac-simile i moduli contenenti le prescrizioni di movimento alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle prescrizioni stesse, con le modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

---

(1) Agli effetti del presente Regolamento un consenso elettrico deve essere sempre occupabile (da rinnovarsi per ogni movimento di treno).

17. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, la stazione di origine del treno o quella che effettua il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, quando non abbia potuto provvedere direttamente o quando la necessità della prescrizione sia sopravvenuta dopo la partenza del treno, deve darne incarico con apposito dispaccio ad altra opportuna stazione, ricevendone conferma.

18. Spetta al personale addetto alla formazione dei treni o al capotreno, a seconda delle disposizioni stabilite per ogni singolo impianto dall'Impresa di appartenenza, compilare il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa sulle linee dove è in uso ed impartire al treno le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa. Spetta agli stessi agenti provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti il materiale rotabile.

19. È obbligo del macchinista di avvisare l'aiuto macchinista delle prescrizioni e disposizioni ricevute. Analogo obbligo compete al capotreno per quanto possa interessare il personale di scorta.

20. Quando il treno ha in testa più locomotive, la stazione dà le prescrizioni al macchinista della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle ai macchinisti delle altre locomotive.

Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, la stazione deve provvedere per le prescrizioni anche al macchinista di questa locomotiva. Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date al macchinista della locomotiva contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro.



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 eseguirsi 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, anziché 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 con il 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.

Il dirigente che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, 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, il dirigente possa avvalersi del segnale di avanzamento o di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico.

**Guasto ai segnali su linee AV/AC**

18 *bis*. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno stesso deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà

dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali imperativi di partenza oppure del segnale imperativo di protezione di un bivio o posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo posto di servizio o fino al successivo segnale imperativo di PdE o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h.

Le modalità da osservare per i movimenti dei treni sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

19. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi, la concessione o meno del consenso al Sistema in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni in base all'itinerario predisposto dal dirigente, viene evidenziata sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali".

**Segnali  
virtuali  
su linee  
AV/AC**

Sono previsti segnali virtuali di protezione, di partenza, di avanzamento e di avvio.

I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.

La concessione del consenso viene effettuata d'impianto dopo la predisposizione dell'itinerario da parte del dirigente.

Per la formazione degli itinerari valgono le norme previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali computerizzati su linee AC/AV con ERTMS/ETCS L2.

## Art. 6

### **Arrivo, partenza e percorso dei treni**

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

**Velocità e  
rispetto  
dell'orario**

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.

**Obblighi  
del personale  
di condotta  
nelle  
stazioni**

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.

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

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, purché 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 deviatoi.

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 possibile, devono accertarsi che il convoglio sia in condizione di partire.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta, dopo il segnale di "pronti" del capotreno secondo quanto previsto dal

**Obblighi  
del personale  
di stazione  
e di  
accompagnamento  
dei treni**

Regolamento sui segnali. All'occorrenza il dirigente movimento può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta (1) e con avviso verbale al capotreno.

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 di movimento;

*b)* in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché, si verificchino 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;

---

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

9. *Soppresso.*

10. *Soppresso.*

10 *bis.* *Soppresso.*

11. *Soppresso.*

12. *Soppresso.*

13 *Soppresso.*

13 *bis.* *Soppresso.*

14. Il personale operante in linea può in qualunque momento chiedere ai dirigenti delle stazioni informazioni verbali sulla situazione della circolazione ai soli effetti organizzativi. Tali informazioni non hanno carattere determinante ai fini della sicurezza e non comportano per il dirigente obblighi di rettifica o d'interventi in caso di sopravvenute modificazioni nella situazione della circolazione.

**Informazioni**

15. Il personale dei cantieri protetti a distanza in modo autonomo può richiedere, al personale delle stazioni limitrofe, le informazioni di cui al comma 14.

**Cantieri  
con  
protezione  
autonoma**

16. Quando l'agente avvistatore a distanza di un cantiere con protezione autonoma viene collocato in corrispondenza di una stazione, devono essere presi preventivi accordi di dettaglio per il collegamento e lo scambio delle occorrenti comunicazioni verbali fra l'avvisatore stesso; quest'ultimo deve poi attenersi a tutte le disposizioni impartite dal dirigente, in relazione sia all'occupazione dei binari da parte dei treni, sia allo svolgimento delle manovre.

## Art. 21

**Guasti del blocco elettrico, del blocco radio  
e delle telecomunicazioni****Guasto del  
blocco  
elettrico e  
del blocco  
radio**

1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale o contassi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di via libera o di giunto, tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco intermedi.

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono, di regola, distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite dall'apposita Istruzione, nelle quali la circolazione deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.

Dal mancato funzionamento del blocco elettrico devono essere avvisati i treni ed i posti interessati come stabilito dalle apposite Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco.

Sulle linee esercitate con il blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che nelle situazioni di esercizio di seguito riportate, nelle quali la circolazione deve essere regolata previo accertamento della libertà della tratta interessata (da Posto di Servizio a Posto di Servizio), da effettuare con dispacci di giunto, oppure, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente, da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, o fino ad un segnale di confine:

- a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio;
- b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;
- c) mancata inversione dell'orientamento del blocco radio;
- d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario;
- e) mancanza di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa in corrispondenza di punti singolari del sistema elettrico di alimentazione (Posti di Cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di linea);
- f) apparecchiatura di bordo ERTMS/ETCS L2 guasta o in stato "Isolato".

Sui tratti di linea ove sono presenti PdE gestiti dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sempre regolata previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo segnale imperativo di PdE oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.

La circolazione può essere regolata previo accertamento della libertà della tratta anche nei casi diversi da quelli sopraelencati se ritenuto opportuno per la regolarità.

1 *bis*. Il dirigente che licenzia un treno in regime di blocco telefonico per guasto del blocco elettrico, soddisfatti gli obblighi di competenza, deve dare al treno, oltre all'avviso di guasto del blocco e, quando occorre, alle prescrizioni inerenti la partenza con segnale a via impedita (o da binario sprovvisto di segnale di partenza), le prescrizioni seguenti:

- a) su linea con blocco elettrico manuale o conta-assi: eventuale autorizzazione (in conformità alle Istruzioni sul blocco ed al Regolamento sui segnali) al superamento di determinati segnali di blocco, con l'esclusione dei seguenti: segnali di partenza muniti di lettera luminosa «A» di una stazione disabilitata ed impresenziata; segnali di partenza di una stazione disabilitata; segnali dei posti di blocco intermedi che proteggono punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.);

b) su linea con blocco elettrico automatico:

- di non tener conto dei segnali intermedi permissivi;
- di osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza dei passaggi a livello protettiva segnali permissivi superati a via impedita o spenti;
- di osservare le cautele dall'art. 48 comma 5 del Regolamento sui segnali superando i posti di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di «**P** lampeggiante».

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, al treno deve essere prescritto anche di osservare le cautele previste dall'art. 48 comma 7 del Regolamento sui segnali superando i segnali di protezione e/o partenza a via impedita con lettera luminosa «**P**» accesa a luce fissa o lampeggiante.

1 *ter*. Il dirigente che sulle linee esercitate con blocco radio deve autorizzare la partenza di un treno privo di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, ai fini del distanziamento deve praticare al treno le seguenti prescrizioni:

a) in caso di distanziamento con marcia a vista:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), *oppure* di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di ..... (posto di servizio successivo), *oppure* fino al segnale imperativo di fine sezione n° ....., *oppure* fino al segnale di confine, ubicato al km ..... con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE gestiti dal Sistema, il ricorso al distanziamento con la marcia a vista è ammesso, fino al successivo segnale fisso, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno.

---

(1) Nel caso che il treno sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso, per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale incontrato dal treno stesso.

b) in caso di distanziamento previo accertamento della libertà della tratta interessata, da effettuare con dispaccio di giunto oppure, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, imperativo di PdE, di confine), *oppure* di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di ..... (posto di servizio successivo), *oppure* fino al segnale imperativo di fine sezione n° ....., *oppure* fino al segnale imperativo di PdE di..... *oppure* fino al segnale di confine, ubicato al km ..... non superando la velocità di 60 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Inoltre, sui tratti di linea ove sono presenti i PdE, nel caso in cui il distanziamento previo accertamento della libertà della tratta venga esteso oltre un PdS, al treno possono essere notificate anche le seguenti prescrizioni:

- siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale imperativo di protezione di .....(posto di servizio interessato);
- non tenete conto del segnale imperativo di partenza di .....(posto di servizio interessato).

2. In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura ed il personale delle Imprese Ferroviarie deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la continuità della circolazione dei treni.

**Guasto  
delle  
telecomuni-  
cazioni**

In caso di guasto delle telecomunicazioni sulle linee non attrezzate con blocco elettrico, la circolazione dei treni deve essere arrestata.

---

(1) Nel caso che il treno sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso, per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale incontrato dal treno stesso.

3. Sulle linee a semplice binario in cui è in funzione il blocco elettrico, venendo meno il funzionamento delle comunicazioni telefoniche, gli incroci possono essere spostati da stazione a stazione con il solo uso del blocco elettrico, purché non esista più di un posto intermedio di blocco. Esistendo più di un posto intermedio di blocco, gli incroci devono essere mantenuti nelle stazioni stabilite.

## Art. 22

### Servizio in tempo di neve

**Sgombro  
della neve**

1. Per lo svolgimento del servizio in tempo di neve, devono essere emanate specifiche disposizioni di carattere organizzativo da parte dell'Unità centrale competente e/o dalle Unità periferiche interessate.

2. *Soppresso.*

**Circola-  
zione del  
Treno  
spartineve**

3. L'iniziativa per la richiesta della circolazione del treno spartineve spetta agli agenti dei Lavori.

Il treno spartineve:

- circola come straordinario ad orario libero, oppure con le norme previste per i treni materiali sul tratto di lavoro;

- deve essere scortato da un'agente dei Lavori.

È vietato aggiungere il carro spartineve in testa ad un treno adibito ai trasporti ordinari.

4. Finché le telecomunicazioni lo rendono possibile, la circolazione del treno spartineve deve essere regolata in modo che il treno non incontri in linea altri treni viaggianti su binario affiancato.

L'agente dei Lavori di scorta al treno spartineve qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario affiancato sia stato ingombrato in misura da impedirne la circolabilità, deve avvisarne il dirigente della stazione nella quale si ricovera.

**Annulla-  
Mento di  
disabilita-  
zione e so-  
spensione**

5. Durante le nevicate il Capo Reparto Esercizio Infrastruttura può richiedere la limitazione o l'annullamento di periodi di disabilitazione e di sospensione (art. 25).

## Art. 23

### **Ritardi ed anormalità nella corsa dei treni**

1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa, sia sollecitando il servizio in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile.

**Ritardi e recuperi**

In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata all'orario, senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione generale all'orario di servizio o imposti da speciali condizioni in cui avviene la corsa.

2. I dirigenti movimento, in relazione al servizio da espletare, devono tenersi informati sulla marcia dei treni. In particolare i dirigenti delle stazioni in cui devono aver luogo incroci o precedenza devono procurarsi le notizie occorrenti per le decisioni in merito ad eventuali spostamenti.

3. Le Unità periferiche interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo per i dirigenti di determinate stazioni sede di deposito di locomotive di comunicare d'iniziativa al capo deposito, per le esigenze dei turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.

4. I dirigenti movimento devono evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente in caso di anormalità a trattenerli in stazione precedente.

**Anormalità**

5. Il macchinista che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la riserva, il dirigente deve esigerne dal macchinista la richiesta scritta.

6. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 dove sono presenti PdE, il personale di condotta deve, se possibile, arrestare il treno in corrispondenza di tali PdE.

7. Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anomalia od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salve disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione delle anomalie.

Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto una delle stazioni limitrofe.

7 bis. Il personale di macchina che riscontri in un determinato tratto di linea anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalie al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare l'anomalia. Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente, con criteri prudenziali, l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi. Ciò in attesa dell'intervento del personale della manutenzione, avvisato a cura dello stesso dirigente.

Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, nella prescrizione il tratto interessato all'anomalia può essere delimitato da località di servizio o cippo chilometrico; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. I