

06/96

FERROVIE DELLO STATO S.p.A. AREA INGEGNERIA E COSTRUZIONI Vice Direzione Progetti	
DATA	1 LUG. 1996
ARRIVO	DIVISIONE TECNOLOGIE N° 00831

**AREA RETE**

*Sig. Ripamonti  
19/6*

Unità Emittente		Argomento	Prog.	Data
Circolare	R/ST.MV./R.04	1.6	34	13 MAG. 1996

	SIGG. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI	TUTTI
p.n.	SERVIZI PRODUZIONE	TUTTI
"	ASA MATERIALE ROTABILE E TRAZIONE / DIVISIONE TRAZIONE	FIRENZE
"	UNITA' TERRITORIALI GESTIONE PERSONALE	TUTTE
p.c.	FUNZIONE FORMAZIONE PER TRASPORTI E SERVIZI	SEDE
"	ISPettorato QUALITA' E SICUREZZA (ASA RETE)	SEDE
"	ASA SERVIZI DI INGEGNERIA	SEDE

**OGGETTO** - Grandi stazioni: nuovi standard di segnalamento;  
- Movimenti a via impedita: nuove procedure.

**Allegati : 6.**

	<b>A.S.A - SERVIZI DI INGEGNERIA</b> Data: 24/06/1996 Prot.: 000000721
---	--

Ferrovie dello Stato - sistema di Ingegneria e costruzioni

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

00161 Roma - Piazza della Croce Rossa, 1 - Tel. 06/49811 - Fax 06/49811402 - Telex 320111 -  
00161 Roma - P. 2891-00 - C.C.I.A.A. Roma - 00100 - Cod. Fisc. 0100000000 - S.p.A. Privilegiata

## FINALITA'

Queste disposizioni forniscono nuovi standard tecnologici e normativi relativamente al segnalamento di grandi stazioni, quando i segnali di protezione e/o partenza sono plurimi, e cioè esistono più segnali di protezione e/o di partenza (segnali interni ed esterni).

Attualmente, tali situazioni sono gestite in maniera difforme sul territorio e spesso, in caso di movimenti a via impedita, con procedure onerose non più compatibili con le aumentate esigenze di regolarità, e ciò specialmente nei nodi in cui si trovano normalmente inserite le grandi stazioni.

Scopo principale di tali disposizioni è quindi quello di pervenire ad un livello fluido di circolazione, anche in condizioni di anormalità relative al segnalamento, riducendo drasticamente il ricorso a prescrizioni ed avvalendosi di procedure cautelative attivate rapidamente con il concorso del personale dei treni.

Inoltre, si perviene ad una omogeneizzazione del segnalamento, con particolare riferimento a quello di 2° livello attinente ai movimenti degradati, introducendo funzioni e terminologie nuove (segnali di avanzamento). Per ottenere questo è stato necessario mutare la terminologia e l'aspetto (divenuto fisso o lampeggiante) del segnale di chiamata, e l'aspetto (divenuto di colore viola) del segnale di avvio.

L'omogeneizzazione del segnalamento consente soprattutto al personale dei treni, ed in particolare al pdm, una più chiara individuazione delle situazioni e comportamenti operativi più immediati, con benefici anche in termini di sicurezza.

Queste disposizioni presentano anche nuove aperture regolamentari nel settore del licenziamento dei treni, estendendone in via generale la facoltà al Capotreno in caso di partenza a via impedita, conferendo così al settore maggiore elasticità organizzativa ed elevando, contemporaneamente, gli standard di sicurezza.

Vengono fornite anche varie semplificazioni normative per far fronte ad anormalità relative ad enti di piazzale molto distanti dai posti operativi (c.d.b. e deviatori lontani).

Si ottengono, in maniera generalizzata, unificazioni comportamentali relativamente alle cautele riguardanti gli itinerari di arrivo e di partenza in caso di movimento a via impedita (m.a.v. e 30 Km/h senza ulteriori discriminazioni, così come già avviene nelle stazioni su linee con CTC, ed eliminazione dell'obbligo di controllo, da parte del pdm, degli eventuali segnali bassi).

Si forniscono, inoltre, nuove definizioni e precisazioni mirate essenzialmente a meglio indirizzare e circoscrivere i comportamenti degli operatori in situazioni delicate (itinerari di arrivo, interni ed esterni, responsabilità in caso di marcia a vista sugli itinerari).

Una omogeneizzazione dei moduli di prescrizione impiegati in caso di movimenti a via impedita completa il quadro degli interventi.

Questo nuovo pacchetto tecnico-normativo costituisce, infine, un contesto compatibile anche con una futura gestione centralizzata mediante CTC e, previ opportuni adattamenti, già predisposto per la gestione di più nuovi assetti impiantistici, che non escludono la possibilità di realizzare l'accorpamento di stazioni diverse, assimilandone l'insieme ad un'unica grande stazione, munita di apparato centrale unico e comprendente così anche tratti di linea.

Il tutto, che ha carattere sperimentale, si inserisce nel Progetto "Regolamenti 2000".

\* \* \* \* \*

Anche queste Finalità devono essere distribuite agli operatori interessati nell'intento di ottenerne un più ampio coinvolgimento e di permettere una più rapida percezione delle iniziative intraprese.

\* \* \* \* \*

## INDICE

<b>1</b>	<b>STAZIONI CON SEGNALAMENTO PLURIMO DI PROTEZIONE E/O PARTENZA</b>	<b>5</b>
1.1	DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE -----	5
1.1.1	Segnalamento plurimo di protezione -----	5
1.1.2	Segnalamento plurimo di partenza -----	5
1.1.3	Picchetto limite delle manovre-----	6
1.1.4	Delimitazione della sezione di blocco -----	6
1.2	DISPOSIZIONI NORMATIVE -----	6
1.2.1	Indicazioni in orario -----	6
1.2.2	Itinerario di arrivo -----	7
1.2.3	Itinerario di partenza -----	8
1.2.4	Segnalamento non plurimo-----	8
1.2.5	Circolazione su binari lontani-----	8
1.3	MODULI PER LE PRESCRIZIONI -----	9
1.4	SCHEMA ILLUSTRATIVO-----	9
<b>2</b>	<b>INDIVIDUAZIONE DEL TERMINE DELL'ITINERARIO DI PARTENZA</b>	<b>9</b>
2.1	DEFINIZIONI GENERALI -----	9
2.2	SEGNALAMENTO PLURIMO-----	10
2.3	CASI PARTICOLARI -----	10
<b>3</b>	<b>MOVIMENTI A VIA IMPEDITA-----</b>	<b>10</b>
3.1	SEGNALE DI CHIAMATA PER I TRENI-----	10
3.2	SEGNALE DI AVANZAMENTO PER I TRENI-----	10
3.3	SEGNALE DI AVVIO-----	12
3.4	INDISPONIBILITA' DEL SEGNALE DI AVANZAMENTO O DEL SEGNALE DI AVVIO-----	12
3.5	OBBLIGHI IN CASO DI MOVIMENTI A VIA IMPEDITA-----	13

3.6	CIRCUITI DI BINARIO LONTANI -----	14
3.7	RIPRESA DELLA CORSA DOPO L'ARRESTO AD UN SEGNALE DI STAZIONE-----	14
3.7.1	Segnali di protezione -----	14
3.7.2	Segnale di partenza unico o primo segnale di partenza interno -----	14
3.7.3	Segnale di partenza interno successivo al primo o segnale di partenza esterno--	15
3.7.4	Casi particolari -----	15
3.8	ESTENSIONE DEL LICENZIAMENTO DEI TRENI DA PARTE DEL CAPOTRENO-----	15
4	VALIDITÀ' DELLE NORME E DISPOSIZIONI ATTUATIVE-----	16

# 1 STAZIONI CON SEGNALAMENTO PLURIMO DI PROTEZIONE E/O DI PARTENZA

## 1.1 DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE

### 1.1.1 Segnalamento plurimo di protezione

Nelle stazioni, per le provenienze dalla parte in cui esistono due o più segnali di protezione, il primo segnale incontrato dal treno viene denominato "**segnale di protezione esterno**". Gli altri segnali sono denominati segnali di "**protezione interni**".

Ad ognuno dei segnali di protezione è accoppiato l'avviso del successivo segnale.

I segnali di protezione, sia interni che esterni, possono essere muniti del segnale di avanzamento, di cui al successivo p.3.2.

Il segnale di protezione esterno e i segnali di protezione interni possono essere muniti del segnale di chiamata telefonica dell'agente treno, di cui al punto 2/Allegato 1 RS.

Sullo stante dei segnali di protezione, quando sono più di uno, deve essere applicata apposita tabella di identificazione dei segnali medesimi, le cui caratteristiche e modalità di installazione sono descritte in allegato 1.

### 1.1.2 Segnalamento plurimo di partenza

Nelle stazioni, per le direzioni verso cui esistono due o più segnali di partenza, il segnale di partenza che protegge la prima sezione di blocco viene denominato "**segnale di partenza esterno**". Gli altri segnali sono denominati "**segnali di partenza interni**".

Ad ognuno di tali segnali è accoppiato l'avviso del successivo segnale di partenza interno oppure esterno.

Il segnale di partenza esterno può essere munito del segnale di avvio.

I segnali di partenza interni possono essere muniti del segnale di avanzamento di cui al successivo p.3.2.

Quando nella stessa stazione un segnale di partenza interno per una direzione svolge anche la funzione di segnale di partenza unico o esterno per altra direzione, esso potrà essere munito sia del segnale di avanzamento sia del segnale di avvio; in tal caso, il segnale deve essere munito anche dell'indicatore di direzione.

Sullo stante dei segnali di partenza, quando sono più di uno, deve essere applicata apposita tabella di identificazione dei segnali medesimi, le cui caratteristiche e modalità di installazione sono descritte in allegato 2.

In caso di linee con blocco elettrico automatico, sul segnale di partenza esterno potrà non essere applicata la tabella riportante il numero del posto di blocco.

Il segnale di partenza esterno e i segnali di partenza interni possono essere muniti del segnale di chiamata telefonica dell'agente treno, di cui al punto 2/Allegato 1 RS.

### **1.1.3 Picchetto limite delle manovre**

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione deve essere previsto un solo picchetto limite delle manovre, posizionato come previsto dall'Art.65 ter RS rispetto al primo segnale a monte che lo deve proteggere. L'effettiva ubicazione del picchetto è delegata alle Unità periferiche interessate, in relazione alle specifiche esigenze di manovra e situazioni locali.

### **1.1.4 Delimitazione della sezione di blocco**

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione e/o di partenza, la sezione di blocco è delimitata dal segnale di partenza esterno di una stazione e dal segnale di protezione esterno della successiva (sezione di blocco unica) o dal primo segnale di blocco intermedio incontrato.

## **1.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE**

### **1.2.1 Indicazioni in orario**

Per le stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, l'apposito segno convenzionale relativo al tipo di segnalamento (art. 3 PGOS) deve essere stabilito tenendo conto delle caratteristiche del segnale di partenza esterno. In corrispondenza di tale simbolo deve essere, inoltre, riportato un richiamo ed in calce alla pagina la relativa nota concernente:

- il numero dei segnali di partenza e/o protezione, di cui è munita la stazione, e la destinazione e provenienza a cui tali segnali si riferiscono, quando esse sono più di una;
- la precisazione che ogni segnale di protezione esterno ed interno e di partenza interno porta accoppiato l'avviso del successivo segnale;

- le eventuali diverse funzioni svolte dal segnale di protezione e/o di partenza (ad esempio: segnale di partenza esterno per una destinazione e di partenza interno per un'altra, ecc.)

Le ulteriori eventuali disposizioni devono essere riportate nel quadro "Norme e Disposizioni di carattere particolare" dei F.O.

### 1.2.2 Itinerario di arrivo

Nelle stazioni, per le provenienze dal lato in cui è realizzato il segnalamento plurimo di protezione, si individuano diversi itinerari, come di seguito specificato:

#### a) Itinerario di arrivo esterno

Tale itinerario si estende dal segnale di protezione esterno fino al primo successivo segnale di protezione interno.

Per l'itinerario di arrivo esterno, relativamente alla zona di uscita ed ai deviatori laterali, valgono i criteri stabiliti dall'art. 4/3 RCT.

#### b) Itinerario di arrivo intermedio

Tale itinerario si intende delimitato da due segnali di protezione interni consecutivi.

Per un itinerario di arrivo intermedio, relativamente alla zona di uscita ed i deviatori laterali, valgono i criteri stabiliti dall'art. 4/3 RCT.

#### c) Itinerario di arrivo interno

Tale itinerario è delimitato secondo i principi dell'art. 4/2 RCT, come segue:

- **arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza** - l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo<sup>(1)</sup>.
- **arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari** - l'itinerario si estende dal

---

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

segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

### **1.2.3 Itinerario di partenza**

Nelle stazioni, per le direzioni verso cui è realizzato il segnalamento plurimo di partenza, si individuano più itinerari come di seguito specificato:

#### **a) itinerario di partenza interno**

Tale itinerario si estende dal binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo successivo segnale di partenza.

Al termine dell'itinerario di partenza interno deve essere prevista una zona di sicurezza secondo i criteri previsti, per l'itinerario di arrivo, dall'art. 4/3 RCT.

#### **b) itinerario di partenza intermedio**

Tale itinerario si estende da un segnale di partenza interno fino all'eventuale successivo segnale di partenza interno e, in mancanza di questo, fino al segnale di partenza esterno.

Al termine dell'itinerario di partenza intermedio deve essere prevista una zona di sicurezza secondo i criteri previsti, per l'itinerario di arrivo, dall'art. 4/3 RCT.

#### **c) Itinerario di partenza esterno**

Tale itinerario si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

### **1.2.4 Segnalamento non plurimo**

Nei casi in cui il segnalamento di protezione e/o partenza non è plurimo restano invariate le norme attuali concernenti i segnali di protezione e partenza e i relativi itinerari.

### **1.2.5 Circolazione su binari lontani**

In caso di anomalie riguardanti i binari di circolazione lontani (es.: ex binari di linea, ecc.), la circolazione dovrà essere regolata sui binari

disponibili della stazione sede dell'unico apparato centrale, avvalendosi delle indicazioni del quadro luminoso.

### 1.3 MODULI PER LE PRESCRIZIONI

Sulle linee a dirigenza locale, le prescrizioni relative al superamento dei segnali di protezione e/o di partenza, interni o esterni, devono essere praticate, per mezzo di appositi moduli, trasmissibili a distanza, i cui facsimile sono riportati nell'allegato 5. Tali moduli devono essere posti nelle garitte telefoniche ubicate in prossimità dei segnali.

### 1.4 SCHEMA ILLUSTRATIVO

Al fine di sintetizzare ed agevolare la comprensione di quanto precede, in allegato 4 è riportato uno schema, a carattere illustrativo, di segnalamento plurimo.

## 2 INDIVIDUAZIONE DEL TERMINE DELL'ITINERARIO DI PARTENZA

### 2.1 DEFINIZIONI GENERALI

L'art. 4/4 RCT (e corrispondente art. 18/4 IPCL) stabilisce che l'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea.

Al riguardo, si precisa che, in tutti i casi, il termine dell'itinerario di partenza, quando coincide con il punto di inizio della piena linea, è così individuato:

- a) sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate, e sulle linee non banalizzate munite di segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;
- b) sulle linee a doppio binario non banalizzate, dal segnale di protezione per le provenienze in senso opposto, se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale, e dall'allineamento con il segnale di cui sopra, se l'inoltro del treno avviene sul binario legale.

Quando, per caratteristiche di tracciato, l'allineamento con il segnale di protezione risulta di difficile individuazione, il termine dell'itinerario di partenza deve essere individuato da apposito segnale le cui caratteristiche sono descritte in allegato 3.

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

## 2.2 SEGNALAMENTO PLURIMO

Per le stazioni munite del segnalamento plurimo, fermi restando i criteri di cui al p. 2.1, si stabilisce che:

- per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno, se esistente;
- il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, deve essere sempre segnalato sul terreno da apposito segnale le cui caratteristiche sono descritte in allegato 3.

## 2.3 CASI PARTICOLARI

In tutti i casi, se conveniente ai fini della regolarità, le Unità periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato mediante il segnale di cui all' allegato 3.

## 3 MOVIMENTI A VIA IMPEDITA

### 3.1 SEGNALE DI CHIAMATA PER I TRENI

Il segnale di chiamata per i treni è soppresso ed al suo posto viene istituito il segnale di avanzamento per i treni (p.3.2).

Per quanto precede, la dizione *segnale di chiamata* deve intendersi sostituita con la dizione *segnale di avanzamento*.

### 3.2 SEGNALE DI AVANZAMENTO PER I TRENI

**3.2.1** Il segnale di avanzamento è costituito da due fanali speciali abbinati orizzontalmente. I fanali del segnale di avanzamento sono normalmente spenti (inattivi); quando vengono illuminati (cioè resi attivi) proiettano verso il treno due luci bianche lattee fisse o lampeggianti.

Il segnale di avanzamento può essere applicato ai segnali di protezione e, nelle stazioni munite di più segnali di partenza, ai segnali di partenza interni, se distinti per binario.

Esso deve essere installato, di norma, sullo stesso stante dei segnali suddetti, o come indicato nell'Art.51 bis/2 RS.

Sulle linee a doppio binario non banalizzate, in assenza di segnale di protezione per gli arrivi dal binario illegale, il segnale di avanzamento potrà essere situato, su stante apposito, in corrispondenza del primo deviatoio in arrivo nelle stazioni ed alla destra del binario illegale a cui si riferisce.

**3.2.2** Il segnale di avanzamento, quando applicato ai segnali di protezione (o ubicato in corrispondenza del primo deviatoio), se è attivo a luce fissa, impone al macchinista, dopo aver effettuato la fermata ad un segnale di protezione, (oppure al primo deviatoio, nel caso di arrivi dal binario illegale), di far avanzare il treno fino al successivo segnale di partenza o di protezione, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Se il segnale di avanzamento comanda l'ingresso su binario di stazione privo del segnale di partenza, il treno non deve proseguire oltre l'ambito della stazione medesima.

I criteri per la ripresa della corsa dopo l'attivazione di un segnale di avanzamento sono stabiliti nel p.3.7.

**3.2.3** Il segnale di avanzamento, quando applicato a segnali di partenza interni, se è attivo a luce fissa, impone al macchinista di far avanzare il treno fino al successivo segnale di partenza, interno oppure esterno, al quale dovrà arrestarsi anche se disposto a via libera.

I criteri per la ripresa della corsa dopo l'attivazione di un segnale di avanzamento sono stabiliti nel p.3.7.

**3.2.4** Il movimento comandato da segnale di avanzamento dovrà avvenire, in ogni caso, con marcia a vista, non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario a cui si riferisce.

**3.2.5** Il segnale di avanzamento, quando è attivo a luce lampeggiante impone, oltre all'osservanza di tutti gli obblighi di cui ai precedenti punti, anche l'accertamento della regolarità dell'itinerario secondo gli ordini ricevuti. In questo caso il macchinista dovrà avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere fermando il treno prima di impegnare ciascun deviatoio, che dovrà oltrepassare d'iniziativa con cautela dopo averne accertato la regolare disposizione per mezzo del relativo segnale indicatore.

### 3.3 SEGNALE DI AVVIO

3.3.1 A parziale modifica dell'art. 51 R.S., i fanali del segnale di avvio quando vengono illuminati (cioè resi attivi) devono proiettare verso il treno due luci viola fisse o lampeggianti, indipendentemente dal fatto che al segnale di partenza sia o non accoppiato l'avviso di un successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria. L'esistenza di eventuali segnali di avviso accoppiati deve essere desunta dall'apposito segno convenzionale esposto in fascicolo orario.

Nelle stazioni ove è realizzato il segnalamento plurimo di partenza, il segnale di avvio deve essere applicato solo sul segnale di partenza esterno.

Nelle stazioni di diramazione, il segnale di partenza, quando provvisto di segnale di avvio, deve essere sempre munito di indicatore di direzione.

L'accensione del segnale di avvio resta condizionata all'esistenza della via libera di blocco elettrico sulla sezione protetta dal segnale di partenza munito del segnale di avvio.

3.3.2 Dopo la fermata, il segnale di avvio, quando è attivo a luce fissa, impone al macchinista di partire procedendo con marcia a vista e non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza.

I criteri per la ripresa della corsa dopo l'attivazione di un segnale di avvio sono stabiliti nel p.3.7.

3.3.3 Il segnale di avvio, quando è attivo a luce lampeggiante, impone, oltre all'osservanza di tutti gli obblighi di cui al precedente punto 3.3.2, anche l'accertamento della regolarità dell'itinerario da percorrere secondo le prescrizioni ricevute. In questo caso, il macchinista dovrà avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere, fermando il treno prima di impegnare ciascun deviatore, che dovrà oltrepassare d'iniziativa con cautela dopo averne accertato la regolare disposizione per mezzo del relativo segnale indicatore.

### 3.4 INDISPONIBILITA' DEL SEGNALE DI AVANZAMENTO O DEL SEGNALE DI AVVIO.

3.4.1 Nel caso che non sia possibile attivare il segnale di avanzamento, il superamento del segnale di protezione esterno e/o interno disposto a via impedita deve avvenire con l'osservanza delle norme di cui all'art. 49/4 R.S.

Il macchinista deve considerare il segnale di avviso accoppiato al segnale di protezione come avviso di via impedita.

**3.4.2** Nel caso che non sia possibile attivare il segnale di avanzamento o di avvio, per il superamento di un segnale di partenza a via impedita, devono essere praticate al treno le occorrenti prescrizioni con apposito mod. M 40 DL opportunamente prestampato *allegato 5*.

Il macchinista deve considerare il segnale di avviso accoppiato al segnale di partenza come avviso di via impedita.

Non potendo disporre del segnale di avanzamento o di avvio, le prescrizioni per il superamento di un segnale di partenza disposto a via impedita possono essere praticate al macchinista al momento della partenza dal primo segnale. In tal caso, il macchinista dovrà comunque arrestare il treno in corrispondenza del predetto segnale a via impedita dal quale potrà ripartire osservando le prescrizioni ricevute.

Qualora le prescrizioni dovessero riguardare più di un segnale, per ognuno di essi deve essere utilizzato specifico modulo.

### **3.5 OBBLIGHI IN CASO DI MOVIMENTI A VIA IMPEDITA**

**3.5.1** Nel caso di arrivo con segnale di protezione a via impedita e in caso di partenza con segnale disposto a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, deve essere sempre impartito al treno, oltre agli altri ordini occorrenti, marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario da percorrere.

Tale prescrizione, quando non può essere fornita mediante segnali di avanzamento o di avvio, deve essere notificata per iscritto.

**3.5.2** Nel caso di partenza con segnale a via impedita, gli eventuali segnali bassi non hanno mai significato.

**3.5.3** Sono vietate:

- la possibilità di ricevere i treni senza fermarli ai segnali di protezione a via impedita delle stazioni abilitate, mediante specifica prescrizione di marcia a vista (Art.5/18 RCT e corrispondente Art.21/7 IPCL), quando la stazione è munita di segnalamento plurimo di protezione.
- la possibilità, in caso di istituzione del blocco telefonico, di esonerare i treni dal rispetto di un segnale di partenza di stazione disabilitata munita di segnalamento plurimo di partenza.

**3.5.4** Per quanto riguarda la marcia a vista, si precisa che, in tutti i casi, tra gli obblighi della marcia a vista, quando è riferita ad un itinerario di stazione, non rientra, se non è espressamente prescritto, il controllo specifico della posizione dei deviatori dell'itinerario stesso.

Ovviamente, resta ancora assegnato al pdm l'obbligo di prestare attenzione ai binari di ricevimento e di inoltra (art. 21/19 IPCL).

### 3.6 CIRCUITI DI BINARIO LONTANI

Nel caso che esistano circuiti di binario molto decentrati (es.: ex circuiti di BA, ecc.) rispetto ai posti di servizio delle stazioni, le Unità periferiche possono stabilire, in deroga alla normativa vigente, che, quando i cdb medesimi risultino occupati, le preliminari operazioni di accertamento prescritte siano omesse, a condizione che l'itinerario interessato venga impegnato dai treni con marcia a vista e non superando la velocità di 30 Km/h, fino a quando non vengano ripristinate le condizioni di libertà dei c.d.b.

Nei casi suddetti, l'azionamento del segnale di avanzamento interessato deve essere subordinato all'accertamento che il relativo tratto, compreso tra due segnali di 1<sup>a</sup> categoria consecutivi, sia sgombro da treni, avvalendosi delle indicazioni del quadro luminoso.

### 3.7 RIPRESA DELLA CORSA DOPO L'ARRESTO AD UN SEGNALE DI STAZIONE

I criteri per la ripresa della corsa dopo l'arresto di un treno ad un segnale di stazione sono di seguito indicati

#### 3.7.1 Segnali di protezione

Dopo l'apertura di un segnale di protezione, o l'attivazione di un segnale di avanzamento, o il ricevimento degli ordini necessari (art.49/4 R.S.) in caso di movimento a via impedita, il macchinista può, di regola, riprendere la corsa d'iniziativa salvo il caso particolare di cui al p.3.7.4.

#### 3.7.2 Segnale di partenza unico o primo segnale di partenza interno

Dopo l'apertura del segnale di partenza, o l'attivazione del relativo segnale integrativo (avvio o avanzamento), o il ricevimento delle prescrizioni necessarie in caso di movimento a via impedita, il macchinista può partire dopo aver ricevuto l'ordine dal DM o dal capotreno, se previsto.

Analogamente si deve procedere in caso di assenza di segnale di partenza.

### 3.7.3 Segnale di partenza interno successivo al primo o segnale di partenza esterno

Dopo l'apertura del segnale di partenza, o l'attivazione del relativo segnale integrativo (avanzamento o avvio), o il ricevimento delle prescrizioni necessarie in caso di movimento a via impedita, il macchinista può, di regola, riprendere la corsa di iniziativa salvo il caso particolare di cui al p.3.7.4.

### 3.7.4 Casi particolari

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione e/o partenza, nel caso particolare in cui tra un segnale di protezione o partenza e il successivo vi siano altri punti in cui i treni possano espletare servizio (viaggiatori o merci), tali punti dovranno essere esplicitamente indicati nell'Orario di Servizio. In tali situazioni, il macchinista, per riprendere la corsa, deve ricevere l'ordine di partenza.

## 3.8 ESTENSIONE DEL LICENZIAMENTO DEI TRENI DA PARTE DEL CAPOTRENO

Ad integrazione e modifica di quanto previsto dall'art. 6/8 bis RCT (e corrispondente art.19/3 IPCL), in generale, al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno, per i binari ove previsto, anche nel caso di partenza con segnale a via impedita, alle seguenti condizioni:

- a) quando sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio;
- b) quando il capotreno abbia ricevuto, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella specifica autorizzazione scritta al licenziamento: (**"A ..... vostro treno licenziato dal capotreno"**).

L'applicazione della facoltà di cui al punto a) è subordinata alla condizione che l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio sia fatta direttamente dal DM, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico o specifico ordine registrato del DM stesso.

Restano invariate le vigenti norme inerenti i casi in cui il DM deve intervenire per il licenziamento dei treni, se non espressamente modificate dalla presente circolare.

## 4 VALIDITÀ' DELLE NORME E DISPOSIZIONI ATTUATIVE

4.1 Queste disposizioni, che hanno carattere sperimentale, integrano e/o modificano la regolamentazione vigente e saranno successivamente inserite nei testi con apposito Ordine di Servizio.

4.2 Queste disposizioni valgono per le linee a dirigenza locale e, in quanto pertinenti, anche per le linee gestite con CTC e per località di servizio diverse dalle stazioni.

Sulle linee a dirigenza locale, l'aspetto lampeggiante dei segnali di avanzamento e di avvio dovrà essere realizzato d'impianto, ma non attivato. L'attivazione sarà consentita quando:

- i treni saranno muniti del sistema terra - treno e registratori vocali, che permetteranno di far fronte alle anomalie ai deviatori mediante semplici ordini verbali;
- i deviatori lontani saranno muniti di dispositivi di manovra sul posto, con segnale indicatore in sicurezza per l'accertamento della posizione e dell'integrità.

Sulle linee in CTC, i segnali di avanzamento e di avvio potranno essere introdotti dopo la definizione degli aspetti tecnico-funzionali dei nuovi CTC.

4.3 Per conseguire più elevati standard di regolarità e di elasticità operativa, con particolare riferimento alle stazioni ubicate nei nodi ferroviari, si dovrà pervenire ad un'ampia diffusione dei segnali di avanzamento e di avvio predetti, installandoli sui segnali di protezione e partenza, specialmente se essi sono differenziati in interni ed esterni.

4.4 I Servizi Produzione restano incaricati di:

- estendere in modo diffuso l'applicazione delle tabelle di cui all'art. 51 R.S. sui segnali che comandano la partenza da binari che non siano di corretto tracciato, tendendo alla loro completa realizzazione;
- porre in opera, ove necessario, il segnale d'individuazione del termine dell'itinerario di partenza di cui all'Allegato 3;
- provvedere all'adeguamento dei Fascicoli Orario;
- informare ed istruire il dipendente personale interessato, tenendo presente che per il personale dei treni è stato predisposto apposito Estratto (Allegato 6);

- relazionare entro 6 mesi dalla data di attivazione dell'esperimento circa l'esito dello stesso.

4.5 Stante la specificità di queste disposizioni, che coinvolgono in maniera rilevante il personale dei treni, si raccomanda di evitare l'emanazione di ulteriori norme di dettaglio, che possano riguardare il comportamento del personale suddetto.

Dal punto di vista organizzativo, sarà la Divisione Trazione in indirizzo a curare direttamente la stampa e la diffusione, per il personale dei treni, dell'Estratto di cui al punto 4.4, in sostituzione dei Fogli Disposizioni REG specifici emanati in ambito locale e che non dovranno pertanto essere distribuito al suddetto personale.

4.6 La data di entrata in vigore di queste disposizioni sarà comunicata successivamente.

Intanto, dovranno essere avviati o predisposti tutti gli interventi richiesti, considerando che questo provvedimento sarà reso operativo orientativamente verso la fine di quest'anno.

IL DIRETTORE



ALLEGATO 1

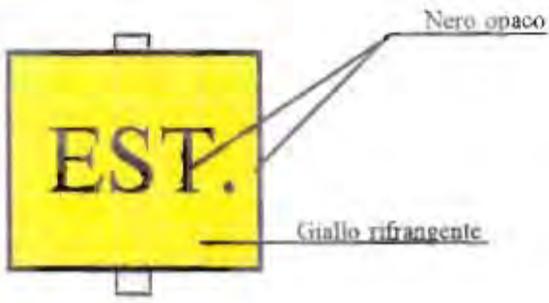


Tabella applicata al segnale di protezione esterno

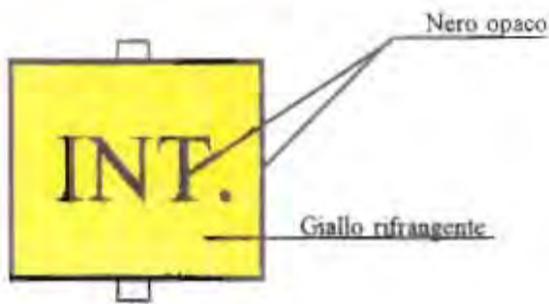


Tabella applicata al segnale di protezione interno.

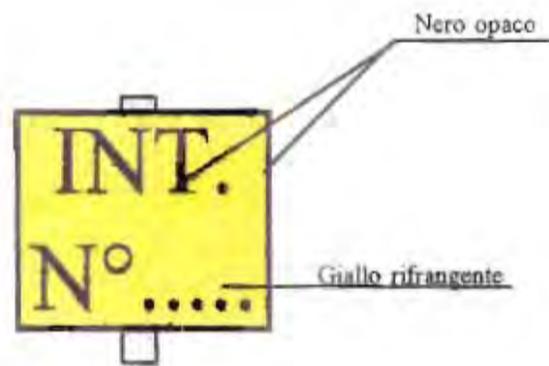


Tabella applicata ai segnali di protezione interni quando ve ne sono più di uno.  
La numerazione deve essere fatta in ordine decrescente nel senso di avvicinamento alla stazione.

ALLEGATO 2

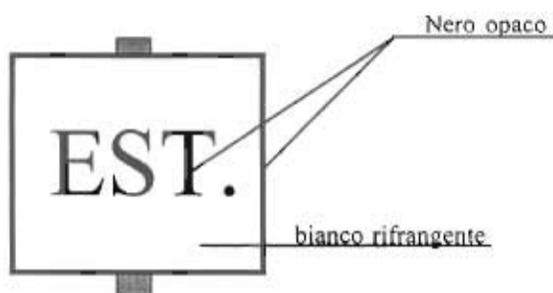


Tabella applicata al segnale di partenza esterno.

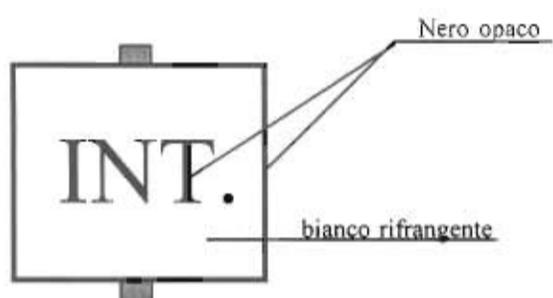


Tabella applicata al segnale di partenza interno.

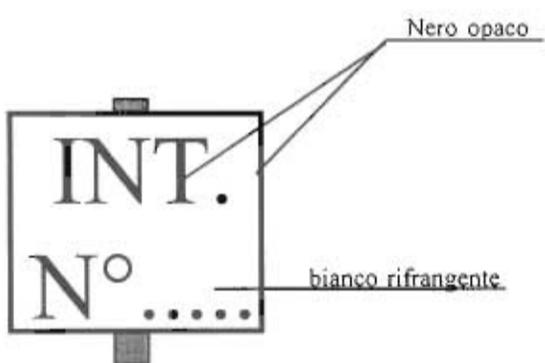


Tabella applicata ai segnali di partenza interni quando ve ne sono più di uno.  
La numerazione deve essere fatta in ordine decrescente nel senso di allontanamento dalla stazione.

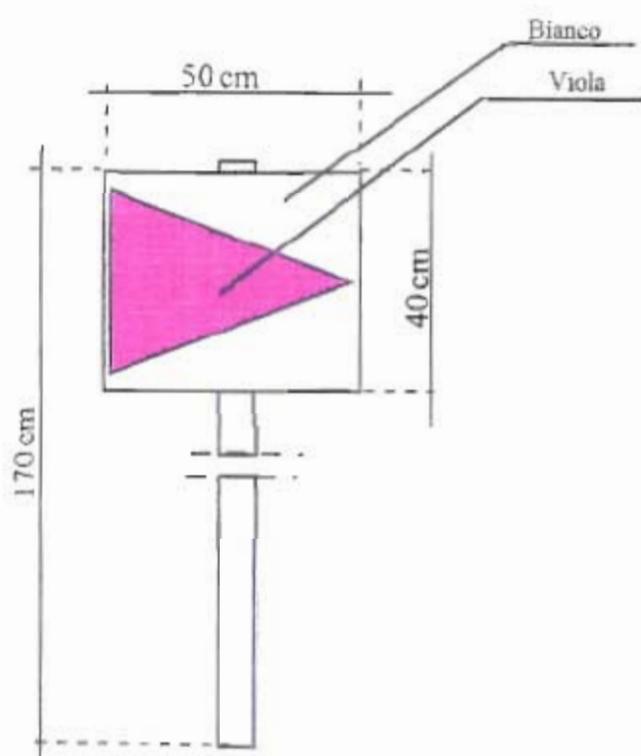
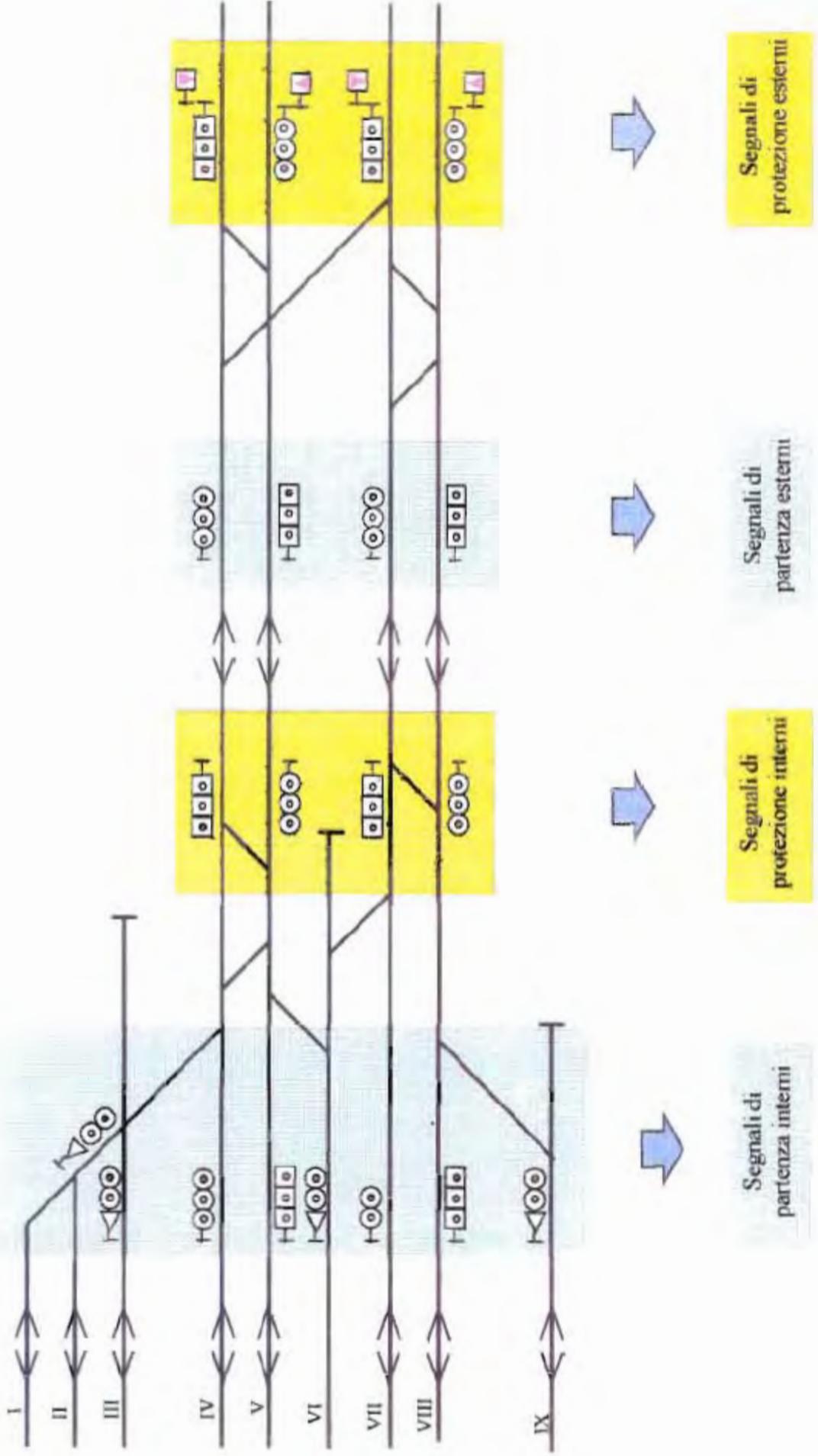


Tabella applicata, su stante proprio o ad altro sostegno, al termine dell'itinerario di partenza (inizio piena linea), con il vertice del triangolo rivolto verso il binario cui si riferisce. In caso di linee affiancate o in mancanza di idoneo spazio, tale tabella può essere applicata in posizione alta.



**ALLEGATO 5**

**MODULI UNIFICATI PER PRATICARE AL  
TRENO LE PRESCRIZIONI OCCORRENTI M40DL  
(5 ESEMPLARI)**

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag. Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione .....(1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
1	- Partite da ..... - con segnale disposto a via impedita (*) (2) - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
2	- Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*) -	2
3	- Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita -	3
4	- Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
5	- Viaggiate da ..... a	5
6	- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di ..... disposto a via impedita o spento (2) (*).	6
7	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	7
8	- Esiste via libera di blocco elettrico.	8
9	- Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....), escludete se esistente, la ripetizione dei segnali.	9
10	- Non esiste via libera. - Procedete con marcia a vista salvo ricezione codice in linea (2) fino al segnale di: - blocco N° ..... (2) rispettando le relative indicazioni. - protezione della stazione di .....	10
11	- Blocco elettrico non funziona da ..... a	11
12	- Da ..... a ..... non tenete conto dei segnali permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 13 e 14.	12
13	- Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali permissivi N° ..... se questi sono superati a via impedita o spenti.	13
14	- Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. relative all'accertamento dell'itinerario di corretto tracciato superando segnali permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	14
15	- Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata - osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*).	15
16	- Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L./BAN(B.A.) in vostro possesso.	16
17	- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....	17
18	- A ..... vostro treno licenziato dal capotreno. -	18
19	.....	19

IL DIRIGENTE (2)      AGENTE TRASMITTENTE      AGENTE RICEVENTE      IL MACCHINISTA (4) (5)      IL CAPOTRENO (4)  
 L'AGENTE DI GUARDIA      profilo e cognome      profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo / saltuano).

(\*) Consultare la fiancata princiale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuano e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto; oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n.1 oppure alla n.2.	5
6	La prescrizione n. 6, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 1 oppure alla n. 2, al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera.	6
7	La prescrizione n. 7 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n.1, oppure alla n.2, oppure alla n.3, oppure alla n.4, depennando la dizione non occorrente.	7
8	La prescrizione n. 8 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2 quando esiste la via libera di blocco elettrico.	8
9	La prescrizione n.9, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n.10, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. La dizione "protezione della stazione di ....." deve essere praticata quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest'ultima sia disabilitata.	10
11	La prescrizione n.11, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l'istituzione del blocco telefonico.	11
12	La prescrizione n.12, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.11 sui tratti di linea con segnali permissivi.	12
13	La prescrizione n. 13, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.12 sui tratti di linea con P.L. protetti da segnali permissivi.	13
14	La prescrizione n.14 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.12 sui tratti di linea ove esistano segnali di 1° categoria che possono avere l'indicazione "P" lampeggiante.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.11 in caso di istituzione del blocco telefonico quando il DM ha ordinato all'AG di una stazione disabilitata intermedia di non aprire il segnale di partenza.	15
16	La prescrizione n.16 deve essere notificata dall'AG quando, in caso di istituzione del blocco telefonico, non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza e, per sopravvenuto guasto, non può disporre a via libera il segnale.	16
17	La prescrizione n.17, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	17
18	La prescrizione n.18, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno venga ordinata dal capotreno.	18
19	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	19

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione .....(1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni  
 N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso  
 di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
I T I N E R A R I O	1 - Partita da ..... - con segnale disposto a via impedita (*) (2) - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
	2 - Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*) -	2
	3 - Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita -	3
	4 - Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
	5 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato	5
D I S T A N Z I A M E N T O	6 - Esiste via libera di blocco elettrico	6
	7 - Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....), escludete se esistente, la ripetizione dei segnali.	7
	8 - Non esista via libera. - Procedete con marcia a vista salvo ricezione codice in linea (2) fino al - Procedete con marcia a vista segnale di: - blocco N° ..... (2) rispettando le relative indicazioni. - protezione della stazione di .....	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da ..... a .....	9
	10 - Da ..... a ..... non tenete conto dei segnali permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 11 e 12.	10
	11 - Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali permissivi N° ..... questi sono superati a via impedita o spenti.	11
	12 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. relative all'accertamento dell'itinerario di corretto tracciato superando segnali permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12
	13 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*).	13
	14 - Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L./d.b.(B.A.) in vostro possesso.	14
	C I R C O L L E G G E	15 - Per interruzione binario ..... (pari o dispari) viaggiate da ..... a ..... sul binario illegale.
16 - Marcia a vista in arrivo e fermata a .....		16
17 - Fermate in precedenza del primo deviatoio di .....		17
18 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.		18
19 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".		19
V A R I E	20 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....	20
	21 - A ..... vostro treno licenziato dal capotreno.	21
	22 - .....	22

IL DIRIGENTE (2)      AGENTE TRASMITTENTE      AGENTE RICEVENTE      IL MACCHINISTA (4) (5)      IL CAPOTRENO (4)  
 L'AGENTE DI GUARDIA      profilo e cognome      profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... (progressivo / saltuario).

(\*) Consultare la fiancata princiale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5 deve essere notificata dal DM/AG congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2, oppure alla n.3, oppure alla n.4, depennando la dizione non occorrente.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2 quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n.7, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n.8, da completare, deve essere notificata dal DM/ AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. La dizione "protezione della stazione di ....." deve essere praticata quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest'ultima sia disabilitata.	8
9	La prescrizione n.9, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l'istituzione del blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n.10, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.9 sui tratti di linea con segnali permissivi.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.10 sui tratti di linea con P.L. protetti da segnali permissivi	11
12	La prescrizione n.12 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.10 sui tratti di linea ove esistano segnali di 1° categoria che possono avere l'indicazione "P" lampeggiante.	12
13	La prescrizione n.13, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.9 in caso di istituzione del blocco telefonico quando il DM ha ordinato all'AG di una stazione disabilitata intermedia di non aprire il segnale di partenza	13
14	La prescrizione n.14 deve essere notificata dall'AG quando, in caso di istituzione del blocco telefonico, non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza e, per sopravvenuto guasto, non può disporre a via libera il segnale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	15
16	La prescrizione n.16, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e può essere depennata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	16
17	La prescrizione n.17, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e può essere depennata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	17
18 19	Le prescrizioni n.18 e 19 devono essere notificate dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	18 19
20	La prescrizione n.20, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	20
21	La prescrizione n.21, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno venga ordinata dal capotreno.	21
22	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	22

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag. Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione ..... (1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni  
 N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso  
 di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
I T I N E R A R I O	1 - Partite da ..... - con segnale disposto a via impedita (*) (2) - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
	2 - Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*).	2
	3 - Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita -	3
	4 - Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
	5 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	5
D I S T A N Z I A M E N T O	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....), escludete - se esistente, la ripetizione dei segnali.	7
	8 - Non esiste via libera - <u>Procedete con marcia a vista salvo ricezione codice in linea</u> (2) fino al - <u>Procedete con marcia a vista</u> segnale di: - blocco N° ..... (2) rispettando le relative indicazioni: - protezione della stazione di .....	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da ..... a .....	9
	10 - Da ..... non tenete conto dei segnali - permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 11 e 12.	10
	11 - Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali permissivi N° ..... se questi sono superati a via impedita o spenti.	11
	12 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. relative all'accertamento dell'itinerario di corretto tracciato superando segnali permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12
	13 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata - osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*).	13
	14 - Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L./s.b. (B.A.) in vostro possesso.	14
	V A R I E	15 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....
16 - A ..... vostro treno licenziato dal capotreno.		16
17 - .....		17
<p>IL DIRIGENTE (2)    AGENTE TRASMITTENTE    AGENTE RICEVENTE    IL MACCHINISTA (4) (5)    IL CAPOTRENO (4)  L'AGENTE DI GUARDIA    profilo e cognome    profilo, cognome / firma</p>		

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero:  
 ..... (progressivo / saltuario).

(\*) Consultare la fiancata principale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5 deve essere notificata dal DM/AG congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n. 2, oppure alla n. 3, oppure alla n. 4, depennando la dizione non occorrente.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n. 2, quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n. 8, da completare, deve essere notificata dall' AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. La dizione "protezione della stazione di ....." deve essere praticata quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest'ultima sia disabilitata.	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l'istituzione del blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 9 sui tratti di linea con segnali permissivi.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea con P.L. protetti da segnali permissivi.	11
12	La prescrizione n. 12, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di 1° categoria che possono avere l'indicazione "P" lampeggiante.	12
13	La prescrizione n. 13, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 9 in caso di istituzione del blocco telefonico quando il DM ha ordinato all'AG di una stazione disabilitata intermedia di non aprire il segnale di partenza.	13
14	La prescrizione n. 14 deve essere notificata dall'AG quando in caso di istituzione del blocco telefonico, non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza e, per sopravvenuto guasto, non può disporre a via libera il segnale.	14
15	La prescrizione n. 15, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	15
16	La prescrizione n. 16, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno venga ordinata dal capotreno.	16
17	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	17

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag.Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione ..... (1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni  
 N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso  
 di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
I T I N E R A R I O	1 - Partite da ..... con segnale disposto a via impedita (*) (2) - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
	2 - Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*).	2
	3 - Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita -	3
	4 - Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
	5 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	5
D I S T A N Z I A M E N T O	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....).	7
	8 - Esiste via libera come da Mod. M40 D.L./d.b. (B.m/B.ca./B.tel.) in vostro possesso.	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da ..... a .....	9
	10 - Da ..... a ..... rispettate ugualmente tutti i segnali salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 11 e 12.	10
	11 - Non tenete conto dei segnali di blocco dei posti N° ..... (*)	11
	12 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata - osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*)	12
B I N A R I I L L E G G E	13 - Per interruzione binario ..... (pari o dispari) viaggiate da ..... a ..... sul binario illegale.	13
	14 - Marcia a vista in arrivo e fermata a .....	14
	15 - Fermate in precedenza del primo deviatore di .....	15
	16 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	16
	17 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".	17
V A R I E	18 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....	18
	19 - A ..... vostro treno licenziato dal capotreno. -	19
	20 - .....	20

IL DIRIGENTE (2)      AGENTE TRASMITTENTE      AGENTE RICEVENTE      IL MACCHINISTA (4) (5)      IL CAPOTRENO (4)  
 L'AGENTE DI GUARDIA      profilo e cognome      profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero:  
 ..... / ..... (progressivo / saltuano).

(\*) Consultare la fiancata principale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2, oppure alla n.3, oppure alla n.4, depennando la dizione non occorrente. Tale prescrizione non occorre quando la prescrizione n.1 è relativa ad un P.B.I. privo di scambi.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2 quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n.7, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il distanziamento dei treni deve avvenire con il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n.8, deve essere notificata dall'AG quando, in caso di istituzione del blocco telefonico, il treno non è stato esonerato dal rispetto del segnale e, per sopravvenuto guasto, l'AG non può disporre a via libera il segnale stesso.	8
9	La prescrizione n.9, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il blocco elettrico è guasto o inutilizzabile per altra causa.	9
10	La prescrizione n.10, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, unitamente alla prescrizione n.9.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n.10, quando il treno è esonerato dal rispetto di determinati segnali di P.B.I. non coincidenti con segnali di partenza di stazione disabilitata.	11
12	La prescrizione n.12, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n.10, quando il treno è esonerato dal rispetto del segnale di partenza di una stazione intermedia disabilitata.	12
13	La prescrizione n.13, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	13
14	La prescrizione n.14, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e può essere depennata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e può essere depennata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	15
16 17	Le prescrizioni n.16 e 17 devono essere notificate dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	16 17
18	La prescrizione n.18, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	18
19	La prescrizione n.19, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno sia ordinata dal capotreno.	19
20	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	20

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag.Trasm (1)  
 Ora di trasmissione ..... (1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
I T I N E R A R I O	1 - Partite da ..... - con segnale disposto a via impedita (*) (2) - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
	2 - Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*) -	2
	3 - Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita -	3
	4 - Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
	5 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	5
D I S T A N Z I A M E N T O	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....).	7
	8 - Esiste via libera come da Mod. M40 D.L./s.b. (B.m./B.ca./B.tel.) in vostro possesso.	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da ..... a .....	9
	10 - Da ..... a ..... rispettate ugualmente tutti i segnali salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 11 e 12.	10
	11 - Non tenete conto dei segnali di blocco dei posti N° ..... (*)	11
	12 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*)	12
V A R I E	13 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....	13
	14 - A ..... vostro treno licenziato dal capotreno.	14
	15 - .....	15

IL DIRIGENTE (2)      AGENTE TRASMITTENTE      AGENTE RICEVENTE      IL MACCHINISTA (4) (5)      IL CAPOTRENO (4)  
 L'AGENTE DI GUARDIA      profilo e cognome      profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero ..... / ..... (progressivo / saltuario)

(\*) Consultare la fiancata princiale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2, oppure alla n.3, oppure alla n.4, depennando la dizione non occorrente. Tale prescrizione non occorre quando la prescrizione n. 1 è relativa ad un P.B.I. privo di scambi.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2 quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n.7, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il distanziamento dei treni deve avvenire con il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n.8, deve essere notificata dall'AG quando, in caso di istituzione del blocco telefonico, il treno non è stato esonerato dal rispetto del segnale e, per sopravvenuto guasto, l'AG non può disporre a via libera il segnale stesso.	8
9	La prescrizione n.9, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il blocco elettrico è guasto o inutilizzabile per altra causa.	9
10	La prescrizione n.10, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, unitamente alla prescrizione n.9.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n.10, quando il treno è esonerato dal rispetto di determinati segnali di P.B.I. non coincidenti con segnali di partenza di stazione disabilitata.	11
12	La prescrizione n.12, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n.10, quando il treno è esonerato dal rispetto del segnale di partenza di una stazione intermedia disabilitata.	12
13	La prescrizione n.13, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	13
14	La prescrizione n.14, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno sia ordinata dal capotreno.	14
15	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	15

Allegato 6

ESTRATTO DELLE NORME AD USO DEL  
PERSONALE DEI TRENI

CIRCOLARE R/ST.MV./R.04/1.6 del .....13-05-1996

ESTRATTO DELLE NORME AD USO DEL  
PERSONALE DEI TRENI

- Grandi stazioni : nuovi standard di segnalamento;
- Movimenti a via impedita : nuove procedure.

Allegati : 5.

## FINALITA'

Queste disposizioni forniscono nuovi standard tecnologici e normativi relativamente al segnalamento di grandi stazioni, quando i segnali di protezione e/o partenza sono plurimi, e cioè esistono più segnali di protezione e/o di partenza (segnali interni ed esterni).

Attualmente, tali situazioni sono gestite in maniera difforme sul territorio e spesso, in caso di movimenti a via impedita, con procedure onerose non più compatibili con le aumentate esigenze di regolarità, e ciò specialmente nei nodi in cui si trovano normalmente inserite le grandi stazioni.

Scopo principale di tali disposizioni è quindi quello di pervenire ad un livello fluido di circolazione, anche in condizioni di anormalità relative al segnalamento, riducendo drasticamente il ricorso a prescrizioni ed avvalendosi di procedure cautelative attivate rapidamente con il concorso del personale dei treni.

Inoltre, si perviene ad una omogeneizzazione del segnalamento, con particolare riferimento a quello di 2° livello attinente ai movimenti degradati, introducendo funzioni e terminologie nuove (segnali di avanzamento). Per ottenere questo è stato necessario mutare la terminologia e l'aspetto (divenuto fisso o lampeggiante) del segnale di chiamata, e l'aspetto (divenuto di colore viola) del segnale di avvio.

L'omogeneizzazione del segnalamento consente soprattutto al personale dei treni, ed in particolare al pdm, una più chiara individuazione delle situazioni e comportamenti operativi più immediati, con benefici anche in termini di sicurezza.

Queste disposizioni presentano anche nuove aperture regolamentari nel settore del licenziamento dei treni, estendendone in via generale la facoltà al Capotreno in caso di partenza a via impedita, conferendo così al settore maggiore elasticità organizzativa ed elevando, contemporaneamente, gli standard di sicurezza.

Vengono fornite anche varie semplificazioni normative per far fronte ad anormalità relative ad enti di piazzale molto distanti dai posti operativi (c.d.b. e deviatori lontani).

Si ottengono, in maniera generalizzata, unificazioni comportamentali relativamente alle cautele riguardanti gli itinerari di arrivo e di partenza in caso di movimento a via impedita (m.a.v. e 30 Km/h senza ulteriori discriminazioni, così come già avviene nelle stazioni su linee con CTC, ed eliminazione dell'obbligo di controllo, da parte del pdm, degli eventuali segnali bassi).

Si forniscono, inoltre, nuove definizioni e precisazioni mirate essenzialmente a meglio indirizzare e circoscrivere i comportamenti degli operatori in situazioni delicate (itinerari di arrivo, interni ed esterni, responsabilità in caso di marcia a vista sugli itinerari).

Una omogeneizzazione dei moduli di prescrizione impiegati in caso di movimenti a via impedita completa il quadro degli interventi.

Questo nuovo pacchetto tecnico-normativo costituisce, infine, un contesto compatibile anche con una futura gestione centralizzata mediante CTC e, previ opportuni adattamenti, già predisposto per la gestione di più nuovi assetti impiantistici, che non escludono la possibilità di realizzare l'accorpamento di stazioni diverse, assimilandone l'insieme ad un'unica grande stazione, munita di apparato centrale unico e comprendente così anche tratti di linea.

Il tutto, che ha carattere sperimentale, si inserisce nel Progetto "Regolamenti 2000".

\* \* \* \* \*

Anche queste Finalità devono essere distribuite agli operatori interessati nell'intento di ottenerne un più ampio coinvolgimento e di permettere una più rapida percezione delle iniziative intraprese.

\* \* \* \* \*

## INDICE

<b>1</b>	<b>STAZIONI CON SEGNALAMENTO PLURIMO DI PROTEZIONE E/O PARTENZA</b>	<b>5</b>
1.1	DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE -----	5
1.1.1	Segnalamento plurimo di protezione -----	5
1.1.2	Segnalamento plurimo di partenza -----	5
1.1.3	Picchetto limite delle manovre-----	6
1.1.4	Delimitazione della sezione di blocco -----	6
1.2	DISPOSIZIONI NORMATIVE -----	6
1.2.1	Indicazioni in orario -----	6
1.2.2	Itinerario di arrivo -----	7
1.2.3	Itinerario di partenza -----	8
1.2.4	Segnalamento non plurimo-----	8
1.2.5	Circolazione su binari lontani-----	8
1.3	MODULI PER LE PRESCRIZIONI -----	9
1.4	SCHEMA ILLUSTRATIVO-----	9
<b>2</b>	<b>INDIVIDUAZIONE DEL TERMINE DELL'ITINERARIO DI PARTENZA</b>	<b>9</b>
2.1	DEFINIZIONI GENERALI -----	9
2.2	SEGNALAMENTO PLURIMO-----	10
2.3	CASI PARTICOLARI -----	10
<b>3</b>	<b>MOVIMENTI A VIA IMPEDITA-----</b>	<b>10</b>
3.1	SEGNALE DI CHIAMATA PER I TRENI-----	10
3.2	SEGNALE DI AVANZAMENTO PER I TRENI-----	10
3.3	SEGNALE DI AVVIO-----	11
3.4	INDISPONIBILITA' DEL SEGNALE DI AVANZAMENTO O DEL SEGNALE DI AVVIO-----	12
3.5	OBBLIGHI IN CASO DI MOVIMENTI A VIA IMPEDITA-----	13

3.6	CIRCUITI DI BINARIO LONTANI -----	13
3.7	RIPRESA DELLA CORSA DOPO L'ARRESTO AD UN SEGNALE DI STAZIONE-----	14
3.7.1	Segnali di protezione-----	14
3.7.2	Segnale di partenza unico o primo segnale di partenza interno-----	14
3.7.3	Segnale di partenza interno successivo al primo o segnale di partenza esterno--	14
3.7.4	Casi particolari-----	14
3.8	ESTENSIONE DEL LICENZIAMENTO DEI TRENI DA PARTE DEL CAPOTRENO-----	15
4	VALIDITÀ' DELLE NORME E DISPOSIZIONI ATTUATIVE-----	15

# 1 STAZIONI CON SEGNALAMENTO PLURIMO DI PROTEZIONE E/O DI PARTENZA

## 1.1 DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE

### 1.1.1 Segnalamento plurimo di protezione

Nelle stazioni, per le provenienze dalla parte in cui esistono due o più segnali di protezione, il primo segnale incontrato dal treno viene denominato "**segnale di protezione esterno**". Gli altri segnali sono denominati segnali di "**protezione interni**".

Ad ognuno dei segnali di protezione è accoppiato l'avviso del successivo segnale.

I segnali di protezione, sia interni che esterni, possono essere muniti del segnale di avanzamento, di cui al successivo p.3.2.

Il segnale di protezione esterno e i segnali di protezione interni possono essere muniti del segnale di chiamata telefonica dell'agente treno, di cui al punto 2/Allegato 1 RS.

Sullo stante dei segnali di protezione, quando sono più di uno, deve essere applicata apposita tabella di identificazione dei segnali medesimi, le cui caratteristiche e modalità di installazione sono descritte in allegato 1.

### 1.1.2 Segnalamento plurimo di partenza

Nelle stazioni, per le direzioni verso cui esistono due o più segnali di partenza, il segnale di partenza che protegge la prima sezione di blocco viene denominato "**segnale di partenza esterno**". Gli altri segnali sono denominati "**segnali di partenza interni**".

Ad ognuno di tali segnali è accoppiato l'avviso del successivo segnale di partenza interno oppure esterno.

Il segnale di partenza esterno può essere munito del segnale di avvio.

I segnali di partenza interni possono essere muniti del segnale di avanzamento di cui al successivo p.3.2.

Quando nella stessa stazione un segnale di partenza interno per una direzione svolge anche la funzione di segnale di partenza unico o esterno per altra direzione, esso potrà essere munito sia del segnale di avanzamento sia del segnale di avvio; in tal caso, il segnale deve essere munito anche dell'indicatore di direzione.

Sullo stante dei segnali di partenza, quando sono più di uno, deve essere applicata apposita tabella di identificazione dei segnali medesimi, le cui caratteristiche e modalità di installazione sono descritte in allegato 2.

In caso di linee con blocco elettrico automatico, sul segnale di partenza esterno potrà non essere applicata la tabella riportante il numero del posto di blocco.

Il segnale di partenza esterno e i segnali di partenza interni possono essere muniti del segnale di chiamata telefonica dell'agente treno, di cui al punto 2/Allegato 1 RS.

### **1.1.3 Picchetto limite delle manovre**

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione deve essere previsto un solo picchetto limite delle manovre, posizionato come previsto dall'Art.65 ter RS rispetto al primo segnale a monte che lo deve proteggere. L'effettiva ubicazione del picchetto è delegata alle Unità periferiche interessate, in relazione alle specifiche esigenze di manovra e situazioni locali.

### **1.1.4 Delimitazione della sezione di blocco**

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione e/o di partenza, la sezione di blocco è delimitata dal segnale di partenza esterno di una stazione e dal segnale di protezione esterno della successiva (sezione di blocco unica) o dal primo segnale di blocco intermedio incontrato.

## **1.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE**

### **1.2.1 Indicazioni in orario**

Per le stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, l'apposito segno convenzionale relativo al tipo di segnalamento (art. 3 PGOS) deve essere stabilito tenendo conto delle caratteristiche del segnale di partenza esterno. In corrispondenza di tale simbolo deve essere, inoltre, riportato un richiamo ed in calce alla pagina la relativa nota concernente:

- il numero dei segnali di partenza e/o protezione, di cui è munita la stazione, e la destinazione e provenienza a cui tali segnali si riferiscono, quando esse sono più di una;
- la precisazione che ogni segnale di protezione esterno ed interno e di partenza interno porta accoppiato l'avviso del successivo segnale;

- le eventuali diverse funzioni svolte dal segnale di protezione e/o di partenza (ad esempio: segnale di partenza esterno per una destinazione e di partenza interno per un'altra, ecc.)

Le ulteriori eventuali disposizioni devono essere riportate nel quadro "Norme e Disposizioni di carattere particolare" dei F.O.

### 1.2.2 Itinerario di arrivo

Nelle stazioni, per le provenienze dal lato in cui è realizzato il segnalamento plurimo di protezione, si individuano diversi itinerari, come di seguito specificato:

#### a) Itinerario di arrivo esterno

Tale itinerario si estende dal segnale di protezione esterno fino al primo successivo segnale di protezione interno.

Per l'itinerario di arrivo esterno, relativamente alla zona di uscita ed ai deviatori laterali, valgono i criteri stabiliti dall'art. 4/3 RCT.

#### b) Itinerario di arrivo intermedio

Tale itinerario si intende delimitato da due segnali di protezione interni consecutivi.

Per un itinerario di arrivo intermedio, relativamente alla zona di uscita ed i deviatori laterali, valgono i criteri stabiliti dall'art. 4/3 RCT.

#### c) Itinerario di arrivo interno

Tale itinerario è delimitato secondo i principi dell'art. 4/2 RCT, come segue:

- **arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza** - l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo<sup>(1)</sup>.
- **arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari** - l'itinerario si estende dal

---

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

segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

### **1.2.3 Itinerario di partenza**

Nelle stazioni, per le direzioni verso cui è realizzato il segnalamento plurimo di partenza, si individuano più itinerari come di seguito specificato:

#### **a) itinerario di partenza interno**

Tale itinerario si estende dal binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo successivo segnale di partenza.

Al termine dell'itinerario di partenza interno deve essere prevista una zona di sicurezza secondo i criteri previsti, per l'itinerario di arrivo, dall'art. 4/3 RCT.

#### **b) itinerario di partenza intermedio**

Tale itinerario si estende da un segnale di partenza interno fino all'eventuale successivo segnale di partenza interno e, in mancanza di questo, fino al segnale di partenza esterno.

Al termine dell'itinerario di partenza intermedio deve essere prevista una zona di sicurezza secondo i criteri previsti, per l'itinerario di arrivo, dall'art. 4/3 RCT.

#### **c) Itinerario di partenza esterno**

Tale itinerario si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

### **1.2.4 Segnalamento non plurimo**

Nei casi in cui il segnalamento di protezione e/o partenza non è plurimo restano invariate le norme attuali concernenti i segnali di protezione e partenza e i relativi itinerari.

### **1.2.5 Circolazione su binari lontani**

( per memoria )

### 1.3 MODULI PER LE PRESCRIZIONI

Sulle linee a dirigenza locale, le prescrizioni relative al superamento dei segnali di protezione e/o di partenza, interni o esterni, devono essere praticate, per mezzo di appositi moduli, trasmissibili a distanza, i cui facsimile sono riportati nell'allegato 5. Tali moduli devono essere posti nelle garitte telefoniche ubicate in prossimità dei segnali.

### 1.4 SCHEMA ILLUSTRATIVO

Al fine di sintetizzare ed agevolare la comprensione di quanto precede, in allegato 4 è riportato uno schema, a carattere illustrativo, di segnalamento plurimo.

## 2 INDIVIDUAZIONE DEL TERMINE DELL'ITINERARIO DI PARTENZA

### 2.1 DEFINIZIONI GENERALI

L'art. 4/4 RCT (e corrispondente art. 18/4 IPCL) stabilisce che l'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea.

Al riguardo, si precisa che, in tutti i casi, il termine dell'itinerario di partenza, quando coincide con il punto di inizio della piena linea, è così individuato:

- a) sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate, e sulle linee non banalizzate munite di segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;
- b) sulle linee a doppio binario non banalizzate, dal segnale di protezione per le provenienze in senso opposto, se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale, e dall'allineamento con il segnale di cui sopra, se l'inoltro del treno avviene sul binario legale.

Quando, per caratteristiche di tracciato, l'allineamento con il segnale di protezione risulta di difficile individuazione, il termine dell'itinerario di partenza deve essere individuato da apposito segnale le cui caratteristiche sono descritte in allegato 3.

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

## 2.2 SEGNALAMENTO PLURIMO

Per le stazioni munite del segnalamento plurimo, fermi restando i criteri di cui al p. 2.1, si stabilisce che:

- per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno, se esistente;
- il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, deve essere sempre segnalato sul terreno da apposito segnale le cui caratteristiche sono descritte in allegato 3.

## 2.3 CASI PARTICOLARI

In tutti i casi, se conveniente ai fini della regolarità, le Unità periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato mediante il segnale di cui all' allegato 3.

## 3 MOVIMENTI A VIA IMPEDITA

### 3.1 SEGNALE DI CHIAMATA PER I TRENI

Il segnale di chiamata per i treni è soppresso ed al suo posto viene istituito il segnale di avanzamento per i treni (p.3.2).

Per quanto precede, la dizione *segnale di chiamata* deve intendersi sostituita con la dizione *segnale di avanzamento*.

### 3.2 SEGNALE DI AVANZAMENTO PER I TRENI

#### 3.2.1

Il segnale di avanzamento è costituito da due fanali speciali abbinati orizzontalmente. I fanali del segnale di avanzamento sono normalmente spenti (inattivi); quando vengono illuminati (cioè resi attivi) proiettano verso il treno due luci bianche lattee fisse o lampeggianti.

Il segnale di avanzamento può essere applicato ai segnali di protezione e, nelle stazioni munite di più segnali di partenza, ai segnali di partenza interni, se distinti per binario.

Esso deve essere installato, di norma, sullo stesso stante dei segnali suddetti, o come indicato nell'Art.51 bis/2 RS.

Sulle linee a doppio binario non banalizzate, in assenza di segnale di protezione per gli arrivi dal binario illegale, il segnale di avanzamento

potrà essere situato, su stante apposito, in corrispondenza del primo deviatoio in arrivo nelle stazioni ed alla destra del binario illegale a cui si riferisce.

**3.2.2** Il segnale di avanzamento, quando applicato ai segnali di protezione (o ubicato in corrispondenza del primo deviatoio), se è attivo a luce fissa, impone al macchinista, dopo aver effettuato la fermata ad un segnale di protezione, (oppure al primo deviatoio, nel caso di arrivi dal binario illegale), di far avanzare il treno fino al successivo segnale di partenza o di protezione, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Se il segnale di avanzamento comanda l'ingresso su binario di stazione privo del segnale di partenza, il treno non deve proseguire oltre l'ambito della stazione medesima.

I criteri per la ripresa della corsa dopo l'attivazione di un segnale di avanzamento sono stabiliti nel p.3.7.

**3.2.3** Il segnale di avanzamento, quando applicato a segnali di partenza interni, se è attivo a luce fissa, impone al macchinista di far avanzare il treno fino al successivo segnale di partenza, interno oppure esterno, al quale dovrà arrestarsi anche se disposto a via libera.

I criteri per la ripresa della corsa dopo l'attivazione di un segnale di avanzamento sono stabiliti nel p.3.7.

**3.2.4** Il movimento comandato da segnale di avanzamento dovrà avvenire, in ogni caso, con marcia a vista, non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario a cui si riferisce.

**3.2.5** Il segnale di avanzamento, quando è attivo a luce lampeggiante impone, oltre all'osservanza di tutti gli obblighi di cui ai precedenti punti, anche l'accertamento della regolarità dell'itinerario secondo gli ordini ricevuti. In questo caso il macchinista dovrà avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere fermando il treno prima di impegnare ciascun deviatoio, che dovrà oltrepassare d'iniziativa con cautela dopo averne accertato la regolare disposizione per mezzo del relativo segnale indicatore.

### **3.3** SEGNALE DI AVVIO

**3.3.1** A parziale modifica dell'art. 51 R.S., i fanali del segnale di avvio quando vengono illuminati (cioè resi attivi) devono proiettare verso il treno due luci viola fisse o lampeggianti, indipendentemente dal fatto che al segnale di partenza sia o non accoppiato l'avviso di un successivo segnale di 1^

categoria. L'esistenza di eventuali segnali di avviso accoppiati deve essere desunta dall'apposito segno convenzionale esposto in fascicolo orario.

Nelle stazioni ove è realizzato il segnalamento plurimo di partenza, il segnale di avvio deve essere applicato solo sul segnale di partenza esterno.

Nelle stazioni di diramazione, il segnale di partenza, quando provvisto di segnale di avvio, deve essere sempre munito di indicatore di direzione.

L'accensione del segnale di avvio resta condizionata all'esistenza della via libera di blocco elettrico sulla sezione protetta dal segnale di partenza munito del segnale di avvio.

**3.3.2** Dopo la fermata, il segnale di avvio, quando è attivo a luce fissa, impone al macchinista di partire procedendo con marcia a vista e non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza.

I criteri per la ripresa della corsa dopo l'attivazione di un segnale di avvio sono stabiliti nel p.3.7.

**3.3.3** Il segnale di avvio, quando è attivo a luce lampeggiante, impone, oltre all'osservanza di tutti gli obblighi di cui al precedente punto 3.3.2, anche l'accertamento della regolarità dell'itinerario da percorrere secondo le prescrizioni ricevute. In questo caso, il macchinista dovrà avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere, fermando il treno prima di impegnare ciascun deviatoio, che dovrà oltrepassare d'iniziativa con cautela dopo averne accertato la regolare disposizione per mezzo del relativo segnale indicatore.

**3.4** **INDISPONIBILITA' DEL SEGNALE DI AVANZAMENTO O DEL SEGNALE DI AVVIO.**

**3.4.1** Nel caso che non sia possibile attivare il segnale di avanzamento, il superamento del segnale di protezione esterno e/o interno disposto a via impedita deve avvenire con l'osservanza delle norme di cui all'art. 49/4 R.S.

Il macchinista deve considerare il segnale di avviso accoppiato al segnale di protezione come avviso di via impedita.

**3.4.2** Nel caso che non sia possibile attivare il segnale di avanzamento o di avvio, per il superamento di un segnale di partenza a via impedita, devono essere praticate al treno le occorrenti prescrizioni con apposito mod. M 40 DL opportunamente prestampato *allegato 5*.

Il macchinista deve considerare il segnale di avviso accoppiato al segnale di partenza come avviso di via impedita.

Non potendo disporre del segnale di avanzamento o di avvio, le prescrizioni per il superamento di un segnale di partenza disposto a via impedita possono essere praticate al macchinista al momento della partenza dal primo segnale. In tal caso, il macchinista dovrà comunque arrestare il treno in corrispondenza del predetto segnale a via impedita dal quale potrà ripartire osservando le prescrizioni ricevute.

Qualora le prescrizioni dovessero riguardare più di un segnale, per ognuno di essi deve essere utilizzato specifico modulo.

### **3.5 OBBLIGHI IN CASO DI MOVIMENTI A VIA IMPEDITA**

**3.5.1** Nel caso di arrivo con segnale di protezione a via impedita e in caso di partenza con segnale disposto a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, deve essere sempre impartito al treno, oltre agli altri ordini occorrenti, marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario da percorrere.

Tale prescrizione, quando non può essere fornita mediante segnali di avanzamento o di avvio, deve essere notificata per iscritto.

**3.5.2** Nel caso di partenza con segnale a via impedita, gli eventuali segnali bassi non hanno mai significato.

**3.5.3** Sono vietate:

- la possibilità di ricevere i treni senza fermarli ai segnali di protezione a via impedita delle stazioni abilitate, mediante specifica prescrizione di marcia a vista (Art.5/18 RCT e corrispondente Art.21/7 IPCL), quando la stazione è munita di segnalamento plurimo di protezione.
- la possibilità, in caso di istituzione del blocco telefonico, di esonerare i treni dal rispetto di un segnale di partenza di stazione disabilitata munita di segnalamento plurimo di partenza.

**3.5.4** Per quanto riguarda la marcia a vista, si precisa che, in tutti i casi, tra gli obblighi della marcia a vista, quando è riferita ad un itinerario di stazione, non rientra, se non è espressamente prescritto, il controllo specifico della posizione dei deviatori dell'itinerario stesso.

Ovviamente, resta ancora assegnato al pdm l'obbligo di prestare attenzione ai binari di ricevimento e di inoltro (art. 21/19 IPCL).

### **3.6 CIRCUITI DI BINARI LONTANI**

( per memoria )

### **3.7 RIPRESA DELLA CORSA DOPO L'ARRESTO AD UN SEGNALE DI STAZIONE**

I criteri per la ripresa della corsa dopo l'arresto di un treno ad un segnale di stazione sono di seguito indicati.

#### **3.7.1 Segnali di protezione**

Dopo l'apertura di un segnale di protezione, o l'attivazione di un segnale di avanzamento, o il ricevimento degli ordini necessari (art.49/4 R.S.) in caso di movimento a via impedita, il macchinista può, di regola, riprendere la corsa d'iniziativa salvo il caso particolare di cui al p.3.7.4.

#### **3.7.2 Segnale di partenza unico o primo segnale di partenza interno**

Dopo l'apertura del segnale di partenza, o l'attivazione del relativo segnale integrativo (avvio o avanzamento), o il ricevimento delle prescrizioni necessarie in caso di movimento a via impedita, il macchinista può partire dopo aver ricevuto l'ordine dal DM o dal capotreno, se previsto.

Analogamente si deve procedere in caso di assenza di segnale di partenza.

#### **3.7.3 Segnale di partenza interno successivo al primo o segnale di partenza esterno**

Dopo l'apertura del segnale di partenza, o l'attivazione del relativo segnale integrativo (avanzamento o avvio), o il ricevimento delle prescrizioni necessarie in caso di movimento a via impedita, il macchinista può, di regola, riprendere la corsa di iniziativa salvo il caso particolare di cui al p.3.7.4.

#### **3.7.4 Casi particolari**

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione e/o partenza, nel caso particolare in cui tra un segnale di protezione o partenza e il successivo vi siano altri punti in cui i treni possano espletare servizio (viaggiatori o merci), tali punti dovranno essere esplicitamente indicati nell'Orario di Servizio. In tali situazioni, il macchinista, per riprendere la corsa, deve ricevere l'ordine di partenza.

### 3.8 ESTENSIONE DEL LICENZIAMENTO DEI TRENI DA PARTE DEL CAPOTRENO

Ad integrazione e modifica di quanto previsto dall'art. 6/8 bis RCT (e corrispondente art.19/3 IPCL), in generale, al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno, per i binari ove previsto, anche nel caso di partenza con segnale a via impedita, alle seguenti condizioni:

- a) quando sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio;
- b) quando il capotreno abbia ricevuto, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella specifica autorizzazione scritta al licenziamento: (**"A ..... vostro treno licenziato dal capotreno"**).

L'applicazione della facoltà di cui al punto a) è subordinata alla condizione che l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio sia fatta direttamente dal DM, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico o specifico ordine registrato del DM stesso.

Restano invariate le vigenti norme inerenti i casi in cui il DM deve intervenire per il licenziamento dei treni, se non espressamente modificate dalla presente circolare.

## 4 VALIDITÀ' DELLE NORME E DISPOSIZIONI ATTUATIVE

4.1 Queste disposizioni, che hanno carattere sperimentale, integrano e/o modificano la regolamentazione vigente e saranno successivamente inserite nei testi con apposito Ordine di Servizio.

4.2 Queste disposizioni valgono per le linee a dirigenza locale e, in quanto pertinenti, anche per le linee gestite con CTC e per località di servizio diverse dalle stazioni.

Sulle linee a dirigenza locale, l'aspetto lampeggiante dei segnali di avanzamento e di avvio dovrà essere realizzato d'impianto, ma non attivato. L'attivazione sarà consentita quando:

- i treni saranno muniti del sistema terra - treno e registratori vocali, che permetteranno di far fronte alle anomalie ai deviatori mediante semplici ordini verbali;
- i deviatori lontani saranno muniti di dispositivi di manovra sul posto, con segnale indicatore in sicurezza per l'accertamento della posizione e dell'integrità.

Sulle linee in CTC, i segnali di avanzamento e di avvio potranno essere introdotti dopo la definizione degli aspetti tecnico-funzionali dei nuovi CTC.

4.3 ( per memoria )

4.4 ( per memoria )

4.5 ( per memoria )

4.6 La data di entrata in vigore di queste disposizioni sarà comunicata successivamente.

**ALLEGATO 1**

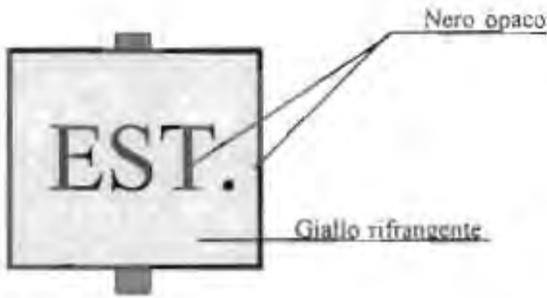


Tabella applicata al segnale di protezione esterno.

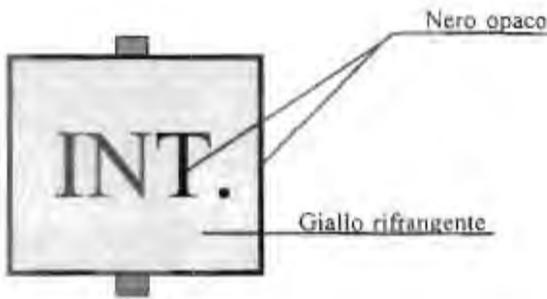


Tabella applicata al segnale di protezione interno.

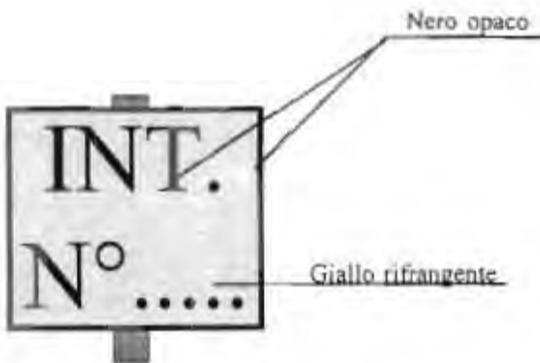


Tabella applicata ai segnali di protezione interni quando ve ne sono più di uno.  
La numerazione deve essere fatta in ordine decrescente nel senso di avvicinamento alla stazione.

ALLEGATO 2

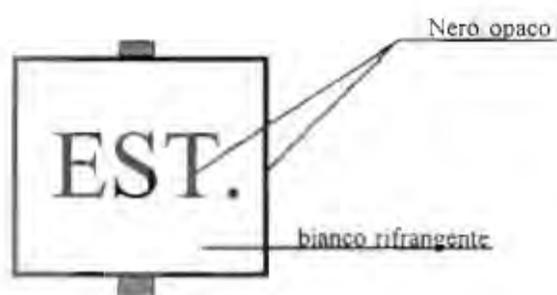


Tabella applicata al segnale di partenza esterno.

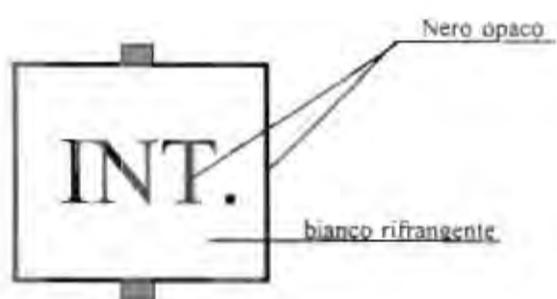


Tabella applicata al segnale di partenza interno.

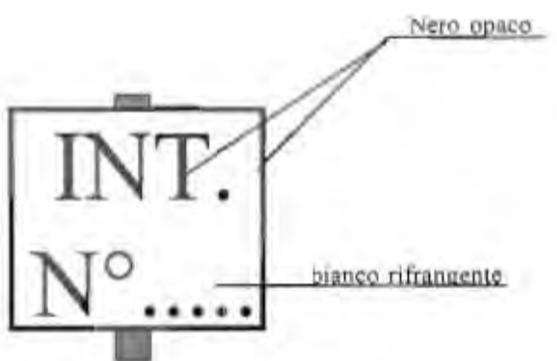


Tabella applicata ai segnali di partenza interni quando ve ne sono più di uno.  
La numerazione deve essere fatta in ordine decrescente nel senso di allontanamento dalla stazione.

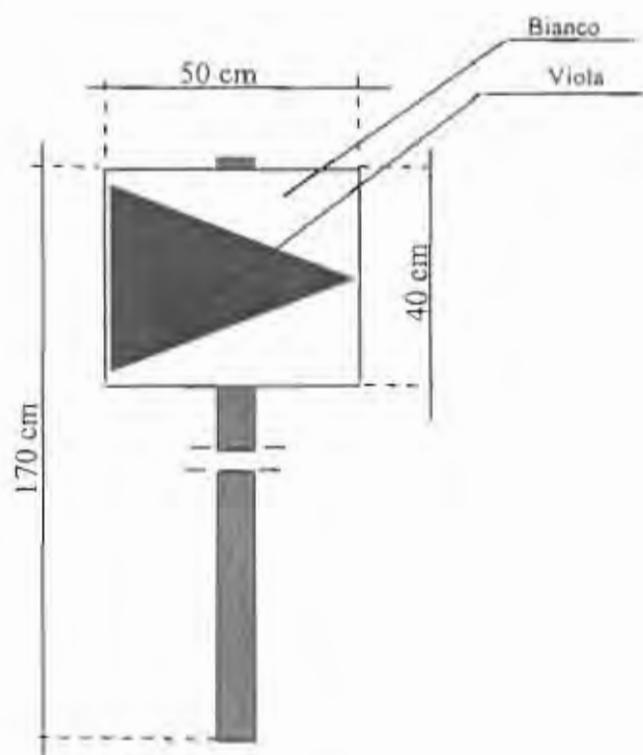
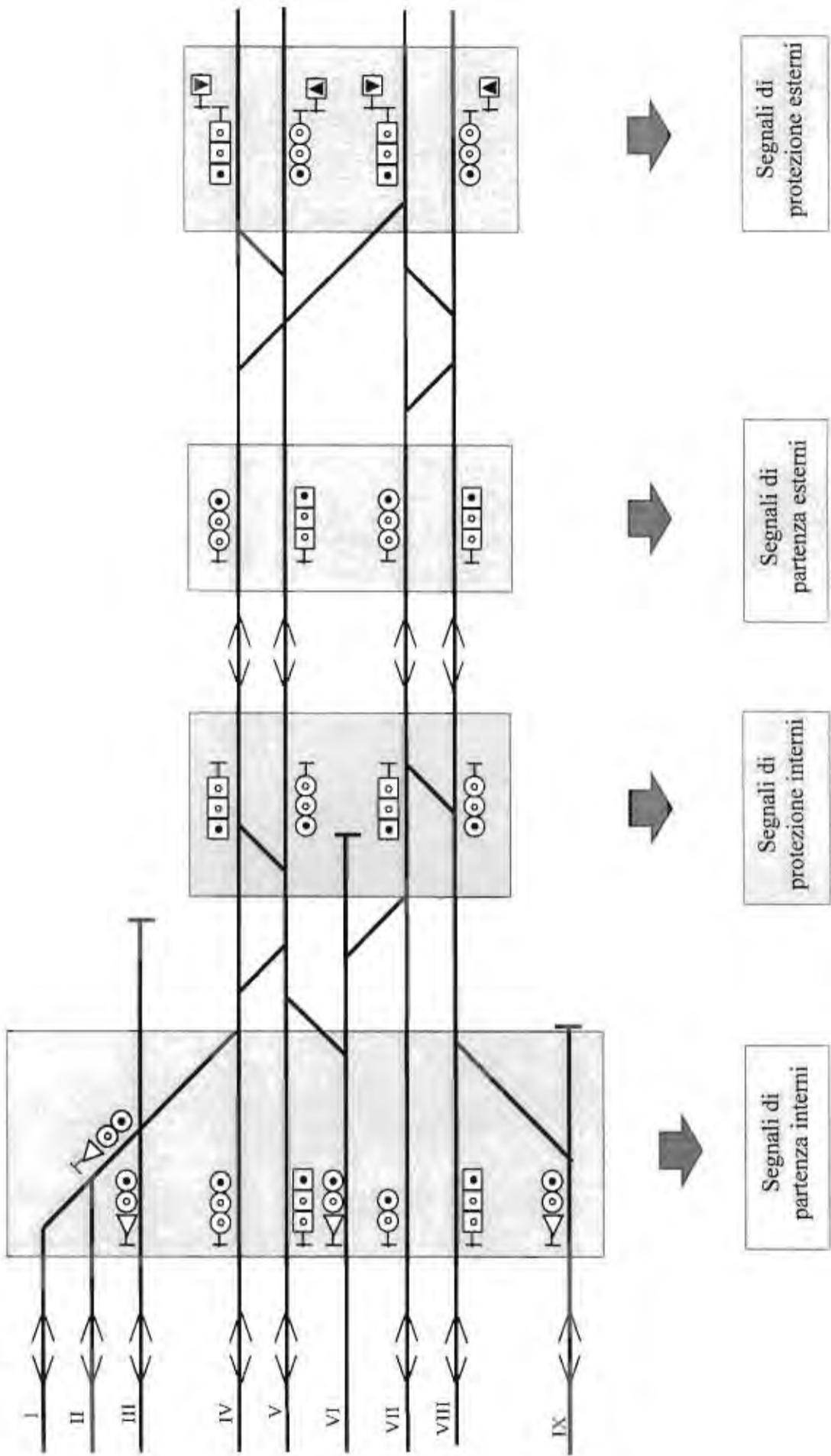


Tabella applicata, su stante proprio o ad altro sostegno, al termine dell'itinerario di partenza (inizio piena linea), con il vertice del triangolo rivolto verso il binario cui si riferisce. In caso di linee affiancate o in mancanza di idoneo spazio, tale tabella può essere applicata in posizione alta.



MODULI UNIFICATI PER PRATICARE AL  
TRENO LE PRESCRIZIONI OCCORRENTI M40DL  
(5 ESEMPLARI)

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag. Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione ..... (1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
1	- Partite da ..... - con segnale disposto a via impedita (*) (2). - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
2	- Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*).	2
3	- Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	3
4	- Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
5	- Viaggiate da ..... a .....	5
6	- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di ..... disposto a via impedita o spento (2) (*)	6
7	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	7
8	- Esiste via libera di blocco elettrico.	8
9	- Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....), escludete se esistente, la ripetizione dei segnali.	9
10	- Non esiste via libera. - Procedete con marcia a vista salvo ricezione codice in linea (2) fino al - Procedete con marcia a vista segnale di: - blocco N° ..... (2) rispettando le relative indicazioni. - protezione della stazione di .....	10
11	- Blocco elettrico non funziona da ..... a .....	11
12	- Da ..... a ..... non tenete conto dei segnali permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 13 e 14	12
13	- Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali permissivi N° ..... se questi sono superati a via impedita o spenti.	13
14	- Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R. S. relative all'accertamento dell'itinerario di corretto tracciato superando segnali permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	14
15	- Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*)	15
16	- Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L./BAN(B.A.) in vostro possesso.	16
17	- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....	17
18	- A ..... vostro treno licenziato dal capotreno.	18
19	.....	19

IL DIRIGENTE (2)      AGENTE TRASMITTENTE      AGENTE RICEVENTE      IL MACCHINISTA (4) (5)      IL CAPOTRENO (4)  
 L'AGENTE DI GUARDIA      profilo e cognome      profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo / saltuario).

(\*) Consultare la fiancata princiale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso (2) Cancellare la dizione non occorrente (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n. 1 oppure alla n. 2.	5
6	La prescrizione n. 6, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 1 oppure alla n. 2, al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera.	6
7	La prescrizione n. 7 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n. 2, oppure alla n. 3, oppure alla n. 4, depennando la dizione non occorrente.	7
8	La prescrizione n. 8 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n. 2 quando esiste la via libera di blocco elettrico.	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. La dizione "protezione della stazione di ....." deve essere praticata quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest'ultima sia disabilitata.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l'istituzione del blocco telefonico.	11
12	La prescrizione n. 12, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 11 sui tratti di linea con segnali permissivi.	12
13	La prescrizione n. 13, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 12 sui tratti di linea con P.L. protetti da segnali permissivi.	13
14	La prescrizione n. 14 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 12 sui tratti di linea ove esistano segnali di 1° categoria che possono avere l'indicazione "P" lampeggiante.	14
15	La prescrizione n. 15, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 11 in caso di istituzione del blocco telefonico quando il DM ha ordinato all'AG di una stazione disabilitata intermedia di non aprire il segnale di partenza.	15
16	La prescrizione n. 16 deve essere notificata dall'AG quando, in caso di istituzione del blocco telefonico, non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza e, per sopravvenuto guasto, non può disporre a via libera il segnale.	16
17	La prescrizione n. 17, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	17
18	La prescrizione n. 18, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno venga ordinata dal capotreno.	18
19	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	19

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag. Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione ..... (1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
I T I N E R A R I O	1 - Partite da ..... - con segnale disposto a via impedita (*) (2). - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
	2 - Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*).	2
	3 - Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	3
	4 - Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
	5 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	5
D I S T A N Z I A M E N T O	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....), escludete se esistente, la ripetizione dei segnali.	7
	8 - Non esiste via libera. - <u>Procedete con marcia a vista salvo ricezione codice in linea</u> (2) fino al - <u>Procedete con marcia a vista</u> segnale di: - blocco N° ..... (2) rispettando le relative indicazioni. - protezione della stazione di .....	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da .....	9
	10 - Da ..... a ..... non tenere conto dei segnali permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 11 e 12.	10
	11 - Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali permissivi N° ..... questi sono superati a via impedita o spenti.	11
	12 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. relative all'accertamento dell'itinerario di corretto tracciato superando segnali permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12
	13 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*).	13
	14 - Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L./d.b. (B.A.) in vostro possesso.	14
	C I R C O L L E G G E	15 - Per interruzione binario ..... (pari o dispari) viaggiate da ..... sul binario illegale.
16 - Marcia a vista in arrivo e fermata a .....		16
17 - Fermate in precedenza del primo deviatoio di .....		17
18 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.		18
19 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".		19
V A R I E	20 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....	20
	21 - A ..... vostro treno licenziato dal capotreno.	21
	22 - .....	22

IL DIRIGENTE (2)      AGENTE TRASMITTENTE      AGENTE RICEVENTE      IL MACCHINISTA (4) (5)      IL CAPOTRENO (4)  
 L'AGENTE DI GUARDIA      profilo e cognome      profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo / saltuario).

(\*) Consultare la fiancata principale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5 deve essere notificata dal DM/AG congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2, oppure alla n.3, oppure alla n.4, depennando la dizione non occorrente.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2 quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n.7, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n.8, da completare, deve essere notificata dal DM/ AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. La dizione "protezione della stazione di ....." deve essere praticata quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest'ultima sia disabilitata.	8
9	La prescrizione n.9, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l'istituzione del blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n.10, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.9 sui tratti di linea con segnali permissivi.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.10 sui tratti di linea con P.L. protetti da segnali permissivi.	11
12	La prescrizione n.12 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.10 sui tratti di linea ove esistano segnali di 1ª categoria che possono avere l'indicazione "P" lampeggiante.	12
13	La prescrizione n.13, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.9 in caso di istituzione del blocco telefonico quando il DM ha ordinato all'AG di una stazione disabilitata intermedia di non aprire il segnale di partenza.	13
14	La prescrizione n.14 deve essere notificata dall'AG quando, in caso di istituzione del blocco telefonico, non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza e, per sopravvenuto guasto, non può disporre a via libera il segnale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	15
16	La prescrizione n.16, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e può essere depennata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	16
17	La prescrizione n.17, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e può essere depennata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	17
18 19	Le prescrizioni n.18 e 19 devono essere notificate dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	18 19
20	La prescrizione n.20, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	20
21	La prescrizione n.21, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno venga ordinata dal capotreno.	21
22	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	22

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag. Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione ..... (1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
ITINERARIO	1 - Partite da ..... con segnale disposto a via impedita (*) (2) - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
	2 - Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*).	2
	3 - Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	3
	4 - Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
	5 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	5
DISTANZIAMENTO	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....), escludete se esistente, la ripetizione dei segnali.	7
	8 - Non esiste via libera. - <u>Procedete con marcia a vista salvo ricezione codice in linea</u> (2) fino al - <u>Procedete con marcia a vista</u> segnale di: - blocco N° ..... (2) rispettando le relative indicazioni. - protezione della stazione di .....	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da ..... a .....	9
	10 - Da ..... a ..... non tenete conto dei segnali permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 11 e 12.	10
	11 - Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali permissivi N° ..... se questi sono superati a via impedita o spenti.	11
	12 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. relative all'accertamento dell'itinerario di corretto tracciato superando segnali permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12
	13 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*).	13
	14 - Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L./s.b.(B.A.) in vostro possesso.	14
	VARIE	15 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....
16 - A ..... vostro treno licenziato dal capotreno.		16
17		17

IL DIRIGENTE (2)      AGENTE TRASMITTENTE      AGENTE RICEVENTE      IL MACCHINISTA (4) (5)      IL CAPOTRENO (4)  
 L'AGENTE DI GUARDIA      profilo e cognome      profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... (progressivo / saltuario).

(\*) Consultare la fiancata princiale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5 deve essere notificata dal DM/AG congiuntamente alla prescrizione n.1, oppure alla n.2, oppure alla n.3, oppure alla n.4, depennando la dizione non occorrente.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2, quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n.8, da completare, deve essere notificata dall' AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. La dizione "protezione della stazione di ....." deve essere praticata quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest'ultima sia disabilitata.	8
9	La prescrizione n.9, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l'istituzione del blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n.10, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.9 sui tratti di linea con segnali permissivi.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.10 sui tratti di linea con P.L. protetti da segnali permissivi.	11
12	La prescrizione n.12, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.10 sui tratti di linea ove esistano segnali di 1° categoria che possono avere l'indicazione "P" lampeggiante.	12
13	La prescrizione n.13, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.9 in caso di istituzione del blocco telefonico quando il DM ha ordinato all'AG di una stazione disabilitata intermedia di non aprire il segnale di partenza.	13
14	La prescrizione n.14 deve essere notificata dall'AG quando in caso di istituzione del blocco telefonico, non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza e, per sopravvenuto guasto, non può disporre a via libera il segnale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	15
16	La prescrizione n.16, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno venga ordinata dal capotreno.	16
17	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	17

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag.Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione .....(1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni  
 N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso  
 di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni

D. M.	Prescrizioni	A. G.
I T I N E R A R I O	1 - Partite da ..... - con segnale disposto a via impedita (*) (2) - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
	2 - Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*) -	2
	3 - Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita -	3
	4 - Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
	5 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	5
D I S T A N Z I A M E N T O	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....).	7
	8 - Esiste via libera come da Mod. M40 D.L./d.b. (B.m/B.ca./B.tel.) in vostro possesso.	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da ..... a .....	9
	10 - Da ..... a ..... rispettate ugualmente tutti i segnali salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 11 e 12.	10
	11 - Non tenete conto dei segnali di blocco dei posti N° ..... (*)	11
	12 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*)	12
B I N A R I I L L E G A L I	13 - Per interruzione binario ..... (pari o dispari) viaggiate da ..... a ..... sul binario illegale.	13
	14 - Marcia a vista in arrivo e fermata a .....	14
	15 - Fermate in precedenza del primo deviatore di .....	15
	16 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	16
	17 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".	17
V A R I E	18 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....	18
	19 - A ..... vostro treno licenziato dal capotreno -	19
	20 - .....	20

IL DIRIGENTE (2)      AGENTE TRASMITTENTE      AGENTE RICEVENTE      IL MACCHINISTA (4) (5)      IL CAPOTRENO (4)  
 L'AGENTE DI GUARDIA      profilo e cognome      profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero.  
 ..... (progressivo / saltuario).

(\*) Consultare la fiancata princiale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2, oppure alla n.3, oppure alla n.4, depennando la dizione non occorrente. Tale prescrizione non occorre quando la prescrizione n.1 è relativa ad un P.B.I. privo di scambi.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2 quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n.7, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il distanziamento dei treni deve avvenire con il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n.8, deve essere notificata dall'AG quando, in caso di istituzione del blocco telefonico, il treno non è stato esonerato dal rispetto del segnale e, per sopravvenuto guasto, l'AG non può disporre a via libera il segnale stesso.	8
9	La prescrizione n.9, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il blocco elettrico è guasto o inutilizzabile per altra causa.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, unitamente alla prescrizione n.9.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n. 10, quando il treno è esonerato dal rispetto di determinati segnali di P.B.I. non coincidenti con segnali di partenza di stazione disabilitata.	11
12	La prescrizione n.12, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n.10, quando il treno è esonerato dal rispetto del segnale di partenza di una stazione intermedia disabilitata.	12
13	La prescrizione n.13, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	13
14	La prescrizione n.14, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e può essere depennata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e può essere depennata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	15
16 17	Le prescrizioni n.16 e 17 devono essere notificate dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	16 17
18	La prescrizione n.18, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	18
19	La prescrizione n.19, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno sia ordinata dal capotreno.	19
20	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	20

Data .....  
 N° ..... / ..... dell'Ag.Trasm. (1)  
 Ora di trasmissione ..... (1)

Stazione di .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
I T I N E R A R I O	1 - Partite da ..... - con segnale disposto a via impedita (*) (2) - - da binario sprovvisto di segnale di partenza (*)	1
	2 - Partite da ..... con segnale di partenza esterno disposto a via impedita (*)	2
	3 - Superate il segnale di partenza interno N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita	3
	4 - Superate il segnale di protezione esterno / interno (2) N° ..... (3) di ..... disposto a via impedita.	4
	5 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato.	5
D I S T A N Z I A M E N T O	6 - Esiste via libera di blocco elettrico	6
	7 - Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N° ..... / .....)	7
	8 - Esiste via libera come da Mod. M40 D.L./s.b. (B.m./B.ca./B.tel.) in vostro possesso	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da ..... a .....	9
	10 - Da ..... a ..... rispettate ugualmente tutti i segnali salvo quanto eventualmente prescritto ai punti 11 e 12.	10
	11 - Non tenete conto dei segnali di blocco dei posti N° ..... (*)	11
	12 - Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..... disabilitata osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza (*)	12
V A R I E	13 - Marcia a vista in corrispondenza del (del) P.L. km .....	13
	14 - A ..... vostro treno licenziato dal capotreno	14
	15	15

IL DIRIGENTE (2)  
L'AGENTE DI GUARDIA

AGENTE TRASMITTENTE  
profilo e cognome

AGENTE RICEVENTE  
profilo, cognome / firma

IL MACCHINISTA (4) (5)

IL CAPOTRENO (4)

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero ..... (progressivo / saltuario).

(\*) Consultare la fiancata principale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Cancellare la dizione non occorrente. (3) Indicare il N° identificativo del segnale interno, quando previsto, oppure barrare lo spazio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (5) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, da binario sprovvisto di segnale di partenza, depennando la dizione non occorrente.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno parte con segnale di partenza esterno a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di partenza, quando il treno debba superare un segnale di partenza interno a via impedita indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di partenza interni, il numero del segnale di partenza interno a cui si riferisce.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, di una stazione munita di segnalamento plurimo di protezione, quando il treno debba superare un segnale di protezione a via impedita, depennando la dizione che non occorre ed indicando anche, nel solo caso in cui vi siano più segnali di protezione interni, il numero del segnale di protezione interno a cui si riferisce.	4
5	La prescrizione n. 5 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2, oppure alla n.3, oppure alla n.4, depennando la dizione non occorrente. Tale prescrizione non occorre quando la prescrizione n. 1 è relativa ad un P.B.I. privo di scambi.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1, oppure alla n.2 quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n.7, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il distanziamento dei treni deve avvenire con il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n.8, deve essere notificata dall'AG quando, in caso di istituzione del blocco telefonico, il treno non è stato esonerato dal rispetto del segnale e, per sopravvenuto guasto, l'AG non può disporre a via libera il segnale stesso.	8
9	La prescrizione n.9, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il blocco elettrico è guasto o inutilizzabile per altra causa.	9
10	La prescrizione n.10, da completare, deve essere notificata dal DM/AG, unitamente alla prescrizione n.9.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n.10, quando il treno è esonerato dal rispetto di determinati segnali di P.B.I. non coincidenti con segnali di partenza di stazione disabilitata.	11
12	La prescrizione n.12, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n.10, quando il treno è esonerato dal rispetto del segnale di partenza di una stazione intermedia disabilitata.	12
13	La prescrizione n.13, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	13
14	La prescrizione n.14, da completare, deve essere notificata dal DM quando ritenga più opportuno che la partenza del treno sia ordinata dal capotreno.	14
15	Le righe in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie o annullate in caso contrario.	15