

DISPOSIZIONE N° 40 del 23 ottobre 2007

“Modifiche all’Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni ”

Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto”;

VISTA la legge 17 maggio 1985 n. 210, recante “Istituzione dell’Ente Ferrovie dello Stato”;

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n. 333 – convertito in legge 8 agosto 1992 n. 359 – recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

VISTO l’art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell’art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

VISTO il combinato disposto degli articoli da 96-99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e artt. 4 secondo comma, 10, secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36, primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell’Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell’esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 6 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana che conferma al Responsabile della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni – istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., prot. RFI/DTC./ NSC n° 000102 del 14/09/2007 con cui si propone l'emanazione di una disposizione concernente modifiche "all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni".

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta disposizione;

DELIBERA

Art. 1

All'articolo 14 del capitolo II della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo della lettera b) del comma 5 è così sostituito:

b) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il supporto alla condotta del treno (SSC), in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di supporto alla condotta del treno (sottosistema di terra).

- Il primo capoverso del comma 6 è così sostituito:

6. Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi

ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto del segnale da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dal macchinista prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.

Art. 2

All'articolo 1 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- il comma 11 è così sostituito:

11. Sono denominate «*fermate*» le località, adibite al servizio pubblico, che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, precedenza e manovre.

Le fermate sono normalmente impresenziate.

Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

Art. 3

All'articolo 2 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- il comma 12 è così sostituito:

12. Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono privi di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel regolamento sui segnali.

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

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

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

Art. 4

All'articolo 5 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- il comma 4 è così sostituito:

4. Su determinati tratti fra due località di servizio, serviti da più linee affiancate a doppio binario, di cui una esercitata col blocco radio e le altre col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni e in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati sulla linea esercitata col blocco radio vengano all'occorrenza istradati su altra linea esercitata col blocco elettrico senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione e non viceversa.

Art. 5

All'articolo 8 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- il comma 9 è così sostituito:

9. Nelle Stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di partenza si estendono come nei commi 6 e 7 del presente articolo, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui segnali.

Per individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea deve farsi riferimento al segnale imperativo di protezione per gli arrivi in senso opposto. Quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo si deve far riferimento invece al segnale imperativo di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza, definita nel Regolamento sui segnali.

I suddetti criteri valgono anche per i bivi e per i posti di comunicazione.

Art. 6

All'articolo 10 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- il comma 2 è così sostituito:

2. Qualora il segnale di partenza di una località di servizio si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa il dirigente movimento o l'agente di guardia dovrà consegnare apposita prescrizione ⁽¹⁾.

Nel caso in cui l'arresto del treno avvenisse a distanza notevole dal segnale talché l'intervento del dirigente movimento o dell'agente di guardia riuscisse difficile, il capotreno deve mettersi in comunicazione telefonica con la località di servizio ed in base ai dispacci ricevuti fare con il Mod. M.40a le relative prescrizioni al personale di condotta.

(1) Per la prescrizione deve essere utilizzato l'apposito modulo.

Art. 7

All'articolo 19 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

il comma 8 è così sostituito:

8. Disposizioni in deroga alle norme del presente articolo possono essere impartite dall'Unità centrale competente per determinate linee che siano attrezzate con impianti di segnalamento e di blocco elettrico oppure con blocco radio sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 e prive di segnali fissi luminosi, per la circolazione nei due sensi su uno stesso binario.

Art. 8

All'articolo 20 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il terzo capoverso del comma 1 è soppresso.

- il secondo capoverso del comma 6 è soppresso.

- il comma 11 è così sostituito:

11. Le norme sulle fermate (art. 1/11 del presente allegato), di cui al presente comma, non si riferiscono alle fermate poste sulle linee a dirigenza unica dove valgono le norme stabilite nelle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico.

Sulle linee attrezzate con il blocco elettrico, le fermate munite di segnali fissi possono funzionare anche come posto di blocco intermedio.

In una fermata presenziata da agente di guardia munita di scambi, i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi mediante l'applicazione dei dispositivi d'immobilizzazione degli aghi di cui all'art. 8 ISD.

Nelle fermate presenziate munite di segnali fissi, questi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia. I suddetti segnali possono essere mantenuti, normalmente, a via libera quando esistono le condizioni previsti dall' ISD.

Qualora per speciali esigenze è stata abilitata temporaneamente al movimento una fermata presenziata da agente di guardia, i treni interessati devono essere avvisati a cura del dirigente movimento della località che si è abilitata, il quale deve anche prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata e non avvisato ritenga la località non abilitata al movimento.

Art. 9

All'articolo 21 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il primo e secondo capoverso del comma 5 sono così sostituiti:

5. Nel caso di guasto al blocco elettrico con istituzione del blocco telefonico, l'avviso ai treni della circolazione con il regime del blocco telefonico deve essere notificato:

- con il mod. M.40 D.L. (B.A.) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico;
- con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico manuale o conta-assi.

La notifica della circolazione con il regime del blocco telefonico a mezzo dei predetti moduli impone al personale di condotta l'obbligo di:

- rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato;
- rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati eccetto quelli di blocco intermedi (PBA) permissivi per i quali sul modulo stesso è prescritto esplicito esonero. Qualora trattasi di segnali di PBA intermedi con permissività temporanea l'esonero resta valido solo se il segnale stesso mantiene il carattere di permissività (lettera «P» accesa) allorché viene incontrato dal treno. Tale esonero è relativo alla sola funzione di blocco.

Resta inteso che i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di protezione e di partenza delle località di servizio anche se agli stessi è stato conferito il carattere di permissività mediante la lettera "P" luminosa.

- il comma 6 è così sostituito:

6. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale (B.E.M.) o conta-assi (B.ca) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel), la ripresa della corsa dai segnali dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera «A» spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e dei segnali di protezione propria dei PL con barriere di cui all'art. 53 *1a) – 1b)* del Regolamento sui Segnali; in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel).

In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali interessati.

- il comma 7 è così sostituito:

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

Sulle linee esercitate con blocco elettrico, in caso di guasto alle telecomunicazioni, i treni possono continuare ad essere inoltrati con tale regime fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con il blocco telefonico; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata.

Sulle linee non attrezzate con il blocco elettrico la circolazione dei treni deve essere arrestata, salvo quanto previsto sulle linee a dirigenza unica.

Art. 10

Il testo dell'articolo 22 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è così sostituito:

1. Per il proseguimento di un treno da un segnale di partenza (unico o esterno) a via impedita, di una stazione disabilitata oppure da un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita presenziato da agente di guardia, devono essere applicate le seguenti procedure.

a) Linea esercitata con blocco elettrico manuale o conta-assi

1°. IL BLOCCO ELETTRICO RISULTA EFFICIENTE ED UTILIZZABILE.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta:

- il mod. M. 40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

2°. NON È STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO ED IL BLOCCO ELETTRICO NON È UTILIZZABILE.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta:

- il mod. M.40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), le prescrizioni n° 7 e n° 9 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

3°. E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta:

- il mod. M.40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

Il personale di condotta ricevendo il modulo M 40 DL in una stazione disabilitata o fermata, avvalendosi all'occorrenza dell'agente di guardia, deve informare il capotreno dell'avvenuto ricevimento delle prescrizioni.

b) Linee esercitate con blocco elettrico automatico

1°. LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA LIBERA (blocco efficiente).

L'agente di guardia deve consegnare al treno:

- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

2°. LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA OCCUPATA.

L'agente di guardia deve consegnare al treno:

- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

3°. E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO M.40 DL (BA) FRA STAZIONE PRECEDENTE E SUCCESSIVA.

L'agente di guardia deve consegnare al treno:

- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 13 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

c) Linee non esercitate con blocco elettrico

L'agente di guardia deve consegnare al treno:

- il mod. M.40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, la prescrizione n° 1 e la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio).

2. Le procedure previste al comma 1 lettera *b*) del presente articolo devono essere osservate anche per i posti intermedi (art. 1/13 del presente allegato) protetti da segnali di blocco automatico non permissivi presenziati da agenti che non siano dirigenti movimento, salvo la prescrizione n° 3 (*Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza interessato*) che non deve essere notificata nel caso di segnale di blocco intermedio.

Art. 11

All'articolo 23 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

Il titolo dell'articolo 23 è così sostituito:

Art. 23

Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e lettere luminose («P», «D» o «A») spente - Superamento di segnali disposti a via impedita aventi la sola funzione di protezione di zone soggette a caduta massi

- il comma 3 è così sostituito:

3. Un treno fermo al segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'Orario di Servizio.

- il comma 6 è così sostituito:

6. Per il superamento di un segnale di partenza oppure di un segnale di posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "A" spenta che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, devono essere osservate, in aggiunta alle procedure previste rispettivamente nei commi 4 e 5 del presente articolo, anche quelle riportate nell'Orario di Servizio.

Dopo il comma 7 è inserito il seguente nuovo comma 8:

8. Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione zona soggetta a caduta massi il capotreno deve mettersi subito in comunicazione con il DM della stazione successiva. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'Orario di Servizio.

Art. 12

All'articolo 25 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il primo e secondo capoverso del comma 16 sono così sostituiti:

Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente sforzo di trazione il capotreno, previ accordi con l'agente di condotta, può disporre il dimezzamento ed il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui Segnali. La parte di treno da lasciare in linea deve essere immobilizzata come prescritto nell'art. 78 della PGOS.

Il capotreno deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia; in tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a presenziare l'altra parte del treno, l'ordine di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salvo disposizioni in contrario di una delle stazioni limitrofe ⁽¹⁾. Nei treni senza capotreno i compiti previsti per detto agente sono devoluti al personale di condotta che si varrà della collaborazione del personale di accompagnamento se presente.

(1) *Attendete qui ritorno locomotiva. Non muovetevi salvo ordine contrario di una delle stazioni limitrofe.*

Art. 13

All'articolo 26 dell'allegato 1 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il quarto capoverso del comma 1 è così sostituito:

Nei casi di fermata di un treno servito da frenatura continua o parzialmente continua su tratti di linea con pendenza superiore al 10‰ e mancando la possibilità di proseguire, il macchinista, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni eventualmente presente, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 78 della PGOS.

- il comma 3 è così sostituito:

3. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato o, se è in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.

Sulle linee esercitate in telecomando il preavviso verbale deve essere fatto al DCO.

Il DM o il DCO che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata.

Il personale di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati⁽¹⁾, deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intese con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento della stazione successiva se il treno è fermo in linea.

Sulle linee esercitate in telecomando la richiesta deve essere fatta al DCO.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

Il personale di condotta di un treno, fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi, per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

(1) *Treno(numero) tonn. (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per svio, investimento, ecc.) prossimità Km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).*

- il comma 4 è così sostituito:

4. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico ordine del DM o del DCO a cui è stata fatta la richiesta.

In linea in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

- il comma 5 è così sostituito:

5. Il DM della stazione che inoltra il mezzo di soccorso sul tratto ingombro deve impartire al personale di condotta, per iscritto, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 3 del presente articolo, prima di accostarsi al treno.

- dopo il comma 5 è inserito il seguente nuovo comma 6:

6. Il soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato anche con un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

Art. 14

All'articolo 7 dell'allegato 2 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il comma 1 delle Generalità del modulo M.40 D.L. è così sostituito:

1. Esistono i seguenti tipi di moduli: M.40 D.L.(B.A.), da utilizzare sulle linee a Dirigenza Locale esercitate con blocco elettrico automatico; M.40 D.L. (B.m/B.ca/B.tel), da utilizzare sulle linee a Dirigenza Locale esercitate con blocco elettrico manuale o conta-assi oppure con blocco telefonico.

Inoltre essi devono essere utilizzati anche nei seguenti specifici casi:

- per i treni percorrenti il binario illegale sulle linee a doppio binario non banalizzate esercitate in telecomando, solo per praticare le prescrizioni del gruppo “Binario illegale”;
- per il superamento a via impedita dei segnali interni nelle stazioni munite di segnalamento plurimo che siano anche stazioni porta di linee in telecomando.

Essi servono per comunicare prescrizioni in caso di anormalità (arrivo/partenza con segnale a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linea a doppio, ecc.).

Sulle linee con blocco elettrico manuale o conta –assi i moduli utilizzati dall'agente di guardia/guardablocco devono essere compilati in duplice copia, senza la copia per il capotreno.

- il secondo capoverso del comma 4 delle Generalità è così sostituito:

In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota di richiamo in calce al modulo stesso, con la funzione di richiamo per il personale di macchina sull'esistenza o meno dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

- I moduli M40 D.L./BAN (B.A.), M40 D.L./d.b. (B.A.), M40 D.L./s.b. (B.A.), M40 D.L./d.b. (B.m./B.ca/B.tel.), M40 D.L./s.b. (B.m./B.ca/B.tel.) e M40 D.L./BAN (B.ca) sono così sostituiti:



Località di servizio

Data

N° / dell'Ag.Trasm. (1)

Ora di trasmissione

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 (2) disposto a via impedita. (*)	1
	2 - Superate il segnale di (3) di disposto a via impedita. (*)	2
	3 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5)	3
	4 - Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra. (4)	4
	5 - Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita. (*)	5
Distanziamento	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di (dispaccio N° /).	7
	8 - Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco N° / di protezione della stazione di (4) rispettando le relative indicazioni.	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta escludete la funzione di ripetizione dei segnali in macchina.	9
	10 - Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.	10
	11 - Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° superati a via impedita o spenti.	11
	12 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12
	13 - Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L. (B.A.) in vostro possesso.	13
BINARIO ILLEGALE	14 - Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.	14
	15 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a	15
	16 - Fermate in precedenza del primo deviatore di	16
	17 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	17
18 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".	18	
VARIE	19 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km	19
	20 - A vostro treno licenziato dal capotreno.	20
	21 -	21

IL DIRIGENTE (4) AGENTE TRASMITTENTE AGENTE RICEVENTE IL MACCHINISTA (6) (7) IL CAPOTRENO (6)
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.L. per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale 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) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno"; "Partenza Interno n°..."; "Partenza esterno"; "Ripetitore di partenza"; "Sussidiario di partenza"). (3) indicare la funzione del segnale ("Protezione "; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°..."). (4) Depennare la dizione non occorrente. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (7) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee con blocco elettrico automatico. Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti od anomalità (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.).

Retro M 40 D.L. (B.A.)

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 disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione (“Partite da.....da binario sprovvisto di segnale di partenza”) dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG 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
s.b. 8 d.b.	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. Il DM deve praticare la dizione “protezione della stazione di “ quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest’ultima sia disabilitata o telecomandata dallo stesso DM. Tale prescrizione non deve essere notificata dal DM sulle linee a semplice binario.	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 congiuntamente alla prescrizione 9 sui tratti di linea con segnali di blocco intermedi permissivi , completandola con l’indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che proteggono PL.	11
12	La prescrizione n. 12 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l’indicazione “P” lampeggiante	12
13	La prescrizione n. 13 deve essere notificata dall’AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	13
14	La prescrizione n.14, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	15
16	La prescrizione n.16, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata 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.	16
17 18	Le prescrizioni n. 17 e 18 devono essere notificate sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	17 18
19	La prescrizione n. 19, 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.	19
20	La prescrizione n. 20, da completare, deve essere notificata dal DM quando la partenza del treno con segnale a via impedita venga ordinata dal capotreno.	20
21	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa “P” spenta; anomalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	21



Località di servizio

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

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 (2) disposto a via impedita. (*)-	1
	2 - Superate il segnale di (3) di - disposto a via impedita. (*)	2
	3 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato.(5)	3
	4 - Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra. (4) -	4
	5 - Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di - disposto a via impedita. (*)	5
DISTANZIAMENTO	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. (B.m/B.ca./B.tel.) in vostro possesso.	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta rispettate ugualmente tutti i segnali.	9
	10 - Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI N° disposti a via impedita e con lettera "A" spenta. (*)	10
BINARIO ILLEGALE	11 - Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.	11
	12 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a	12
	13 - Fermate in precedenza del primo deviativo di	13
	14 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	14
	15 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".	15
VARIE	16 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km	16
	17 - A vostro treno licenziato dal capotreno. -	17
	18 -	18
	-	
	-	

IL DIRIGENTE L'AGENTE DI GUARDIA (4)	AGENTE TRASMITTENTE profilo e cognome	AGENTE RICEVENTE profilo, cognome / firma	IL MACCHINISTA (6) (7)	IL CAPOTRENO (6)
.....
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.L./F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale 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) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno", "Partenza Interno n°..."; "Partenza esterno"; "Ripetitore di partenza"; "Sussidiario di partenza"; nel caso di P.B.I.: "di blocco"). (3) indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°..."). (4) Depennare la dizione non occorrente. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (7) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee con blocco elettrico manuale, conta-assi o telefonico. Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti od anomalità (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.).

Retro mod. M 40 D.L./ (B.m/B.ca/B.tel)

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 disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione (“Partite da.....da binario sprovvisto di segnale di partenza”) dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2. Tale prescrizione non deve essere notificata quando la prescrizione n. 1 è relativa ad un P.B.I.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera,.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG 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 circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	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, congiuntamente alla prescrizione n. 9, quando il treno è autorizzato a superare determinati segnali di P.B.I., non coincidenti con stazioni impresenziate, che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste e che non proteggano punti singolari della linea.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	11
12	La prescrizione n. 12, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	12
13	La prescrizione n. 13, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata 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.	13
14 15	Le prescrizioni n. 14 e 15 devono essere notificate sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	14 15
16	La prescrizione n. 16, 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.	16
17	La prescrizione n. 17, da completare, deve essere notificata dal DM quando la partenza del treno con segnale a via impedita venga ordinata dal capotreno.	17
18	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa “D” o “A” spenta; anomalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	18

Art. 15

All'Allegato 3 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- **Il quarto e il quinto capoverso del comma 3 della Parte II sono così sostituiti:**

Per i treni supplementari, per l'associazione a numero funzionale e per le relative chiamate ad essi dirette, dovranno essere adottate le stesse procedure previste per i treni ordinari utilizzando un numero identificativo del treno a 6 cifre e lasciando invariati, per tutti i tipi di treno, i codici funzionali degli agenti:

Treno Supplementare	Prima cifra del numero treno a 6 cifre
Ante	1
Bis	2
Ter	3
Quater	4

Ad esempio per generare una chiamata verso il personale di condotta del treno 456 bis, si dovrà digitare il numero 2 200456 01.

- **Il primo capoverso della Parte III è così sostituito:**

Gli agenti abilitati all'utilizzo della funzionalità GSM-R "Chiamata di emergenza treni" (già "segnale di prudenza generalizzata", nel seguito più genericamente "chiamata di emergenza"), sono:

- DCO, DC, DM;
- Personale di condotta;
- Personale di accompagnamento (capotreno);
- DOTE;
- Personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta carrelli e treni materiali e di protezione cantieri.

- Il secondo ed il terzo capoverso del comma 2 della Parte III sono così sostituiti:

La chiamata di emergenza generata dal DM, dal personale della manutenzione, dal personale di condotta e dal personale di accompagnamento (capotreno) viene diffusa nell'area predefinita di cui sopra all'interno della quale è localizzato l'originatore della chiamata; i DC/DCO possono generare chiamate di emergenza relative a ciascuna area di loro giurisdizione.

La chiamata di emergenza viene ricevuta dai DM, dal personale della manutenzione, dal personale di condotta, dal personale di accompagnamento (capotreno) localizzati nell'area di diffusione della chiamata, nonché dal DC/DCO e DOTE di giurisdizione.

- il primo capoverso del comma 4 della Parte III è così sostituito:

La chiamata di emergenza è una comunicazione che non consente al DM, al personale della manutenzione, al personale di condotta ed al personale di accompagnamento di parlare simultaneamente. Pertanto gli agenti coinvolti appartenenti alle categorie anzidette, per poter comunicare devono ricorrere all'apposito pulsante ("PTT")⁽¹⁾ sul terminale.

(1) PTT = Push To Talk.

- dopo l'ultimo capoverso del comma 5 della Parte III è inserito il seguente nuovo capoverso:

Il personale della manutenzione che riceve una chiamata di emergenza deve adottare gli eventuali interventi di emergenza richiesti dalla situazione.

Art. 16

All'Allegato 4 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- dopo il comma 8 è inserito il seguente nuovo comma:

9. Partenza con la testa del treno ubicata oltre il segnale

La partenza con la testa del treno⁽¹⁾ ubicata oltre il segnale deve avvenire dai binari per i quali esiste il tasto o la funzione "Tb00" da azionare sempre, anche quando il relativo circuito di binario di valle risulta libero o in caso di mancata disposizione a via libera del segnale, per consentire l'attivazione del secondo PI ubicato in corrispondenza del "Picchetto indicatore Punto Informativo posticipato" di cui al punto 15 bis) dell'Allegato 1 del R.S.; nel caso non sia possibile utilizzare il citato dispositivo oppure l'azionamento dello stesso sia inefficace, ai treni deve essere praticata la seguente prescrizione:

"Per indisponibilità del dispositivo di attivazione del secondo PI, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1^a categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1^a categoria, al PI in uscita dalla località di servizio".

Nelle circostanze eccezionali in cui la partenza debba avvenire con la testa del treno ubicata oltre il segnale di partenza da binari per i quali non è previsto il citato tasto o funzione “Tb00” e di conseguenza il secondo PI, al treno interessato deve essere praticata la seguente prescrizione:

“Per partenza da binario non munito di secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1ª categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1ª categoria, al PI in uscita dalla località di servizio”.

Il personale di condotta deve sempre avvisare con comunicazione registrata il DM/DCO ogni qualvolta la testa del treno sia ubicata oltre il segnale.

Nell’Orario di servizio devono essere sempre indicati i binari per i quali esiste il tasto o la funzione “Tb00”, utilizzando il seguente titolo: *“Binari con segnali di partenza muniti del secondo PI, attivabile mediante apposito dispositivo”.*

(1) La testa del treno deve essere considerata oltre il segnale di partenza in tutti i casi in cui almeno la cabina di guida di testa si trovi oltre il predetto segnale.

Art. 17

(modifiche alla Disposizione 19/2007)

All’art. 1 della Disposizione 19 del 26 aprile 2007 (modifiche all’allegato 4 dell’Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni) sono apportate le seguenti modifiche:

- Il terzo e il quarto capoverso del comma 5 sono così sostituiti:

Il guidatore, nel caso di arresto in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull’itinerario di arrivo e di partenza di una stazione, deve segnalare, con comunicazione registrata, l’anormalità al DM/AG (della stazione stessa oppure nel caso di arresto in linea o ai segnali di PBI/PBA al DM della successiva stazione abilitata) o al DCO sulle linee in telecomando. A richiesta del DM/AG o DCO, nel caso di arresto ad un segnale fisso, il guidatore deve precisare se il segnale è a via libera o a via impedita.

Per la ripresa della corsa, nel caso di visualizzazione dell’interfaccia uomo/macchina del codice “37”, “39” o dell’icona di “Train Trip”, il DM/AG o DCO, deve autorizzare il proseguimento del treno con apposita prescrizione.

Art. 18

(entrata in vigore)

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 1 marzo 2008.

Giorgio Di Marco