

DISPOSIZIONE N° _____ del _____

“Modifiche alle Istruzioni per l’Esercizio con Sistemi di Blocco Elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico - e Parte IV – Blocco Elettrico Manuale Tipo FS”.

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 per l’esercizio ferroviario;

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

VISTO, in particolare, il combinato disposto degli articoli da 96 a 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 riconferma 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 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al responsabile della Direzione Tecnica il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione RFI/DTC/NSC 000091 del 13/09/2007 dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una Disposizione recante modifiche riguardanti le Istruzioni per l'Esercizio con Sistemi di Blocco Elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico - e Parte IV – Blocco Elettrico Manuale Tipo FS.

RITENUTA la necessità e l'opportunità di emanare la predetta Disposizione;

DELIBERA

Art. 1

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Linee a Doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- Il comma 6 è così sostituito:

6. I segnali di blocco automatico, sia dei PdS che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari.

I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio.

I PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBA dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d".

Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti sul binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente un itinerario per il binario di destra, viene riportata l'indicazione del PBA protetto su tale binario. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa.

Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").

Art. 2

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Linee a Doppio binario banalizzate - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 9 è così sostituito:

9. In regime di blocco telefonico, qualora i segnali di partenza di una stazione disabilitata non debbano disporsi a via libera (emissione di mod. M.45 interessante il BA), il DM interessato dovrà trasmettere all'AG il seguente dispaccio:

“Per treni (pari o dispari) non aprite segnale di partenza”.

- Il comma 10 è così sostituito:

10. In regime di blocco telefonico, ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando il modulo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni relative al distanziamento, di:

a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino alla successiva stazione abilitata interessata. Nel caso di lavori di manutenzione al blocco, ai treni deve essere prescritto che il blocco elettrico non funziona fra le due stazioni che delimitano il tratto interessato dai lavori, anche se disabilitate o impresenziate;

b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;

c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;

d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.

- Il comma 11 è così sostituito:

11. Qualora la partenza di un treno dovesse avvenire con segnale disposto a via impedita (o da binario sprovvisto di segnale di partenza), anche in caso di blocco regolarmente orientato ed efficiente, oltre alle prescrizioni occorrenti, deve essere dato avviso al treno del binario sul quale sarà istradato, con l'apposita prescrizione del mod. M.40 D.L. (B.A.) (**“Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra”**). Tale prescrizione non occorre nel caso di partenza con segnale di avvio acceso a luce fissa.

- Il comma 12 è così sostituito:

12. Nei casi diversi da quelli di cui al precedente comma 7, i DM interessati dovranno regolare la circolazione senza istituire il blocco telefonico.

In caso di guasto della sezione di BA immediatamente a valle del segnale di partenza, il DM interessato, esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare al treno il modulo M.40 D.L. (B.A.) praticando, in aggiunta alle altre eventuali occorrenti per la partenza a via impedita, la prescrizione di marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale permissivo (o fino al segnale di protezione della successiva stazione, qualora questa sia disabilitata ed esista una sola sezione di blocco), salvo la ricezione di un codice in linea, sulle linee attrezzate con ripetizione segnali, da cui dovrà essere presa norma per il prosieguo della marcia.

Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell'Allegato 1 è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto del blocco.

- L'ultimo capoverso del comma 13 è soppresso.

- Il secondo capoverso del comma 25 è così sostituito:

In caso di guasto del segnale imperativo di BA, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il BA è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo, con specifica prescrizione (**“Siete autorizzato a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita”**).

- Il comma 30 è così sostituito:

Per il superamento dei segnali di protezione e/o partenza a via impedita e con lettera luminosa “P” spenta, di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, devono essere osservate le seguenti modalità. Il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località di servizio, mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure, all'occorrenza, con il DC per avere informazioni.

Qualora la località di servizio risulti impresenziata, il capotreno dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione successiva. Quest'ultimo, espletati gli eventuali accertamenti di competenza dovrà praticare al treno le seguenti prescrizioni:

a) Segnale di protezione

- Superate il segnale di protezione di disposto a via impedita con lettera “P” da considerare accesa a luce lampeggiante.

- Stazione di disabilitata e impresenziata.

b) Segnale di partenza

- Partite da con segnale disposto a via impedita con lettera “P” da considerare accesa a luce lampeggiante.

- Stazione di disabilitata e impresenziata.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera “P” spenta, che protegge anche un raccordo in linea, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che praticherà al treno la prescrizione di seguito specificata:

- Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera “P” da considerare accesa a luce lampeggiante.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.

Art. 3

All'art. 5 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- Il comma 3 è così sostituito:

L'AG che non possa disporre a via libera il segnale di partenza e non abbia ricevuto il dispaccio d'istituzione del blocco telefonico, deve comportarsi come segue:

a) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta libera.

(indicazione di libero/occupato accesa a luce bianca)

L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, PL, ecc.), dovrà praticare al treno, con il mod. M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:

- "Esiste via libera di blocco elettrico".

b) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta occupata.

(indicazione di libero/occupato accesa a luce rossa)

L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà praticare al treno, con il modulo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:

- "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° (o al segnale di protezione della stazione di), rispettando le relative indicazioni" (il segnale da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione).

- Il comma 4 è così sostituito:

Nel caso che l'AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco telefonico, deve regolarsi come segue:

a) Ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.

Per il proseguimento dei treni debbono essere adottate le medesime procedure previste dal successivo punto b) nel caso in cui il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera.

b) Non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.

Deve continuare a disporre a via libera il segnale di partenza. Nel caso in cui, per guasto successivo, il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera, l'agente stesso, esperiti gli accertamenti di competenza, indipendentemente dalla condizione di libero od occupato della sezione corrispondente, dovrà praticare al treno, con il mod. M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:

- **“Attenetevi alle altre prescrizioni del modulo M.40 D.L. (B.A.) in vostro possesso”.**

Dovrà inoltre comunicare l'anormalità al DM che ha inoltrato il treno.

Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell'Allegato 1 è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto.

Art. 4

All'art. 6 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- nel comma 1, dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso :

Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a.

Art. 5

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Doppio binario non banalizzate è apportata la seguente modifica:

- Il comma 6 è così sostituito:

6. I segnali di blocco automatico, sia di stazione che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari.

I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio.

Sullo stante dei segnali di blocco delle stazioni viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti. Nelle stazioni di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle

direzioni di inoltro. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa.

Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").

Art. 6

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Doppio binario non banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 9 è così sostituito:

9. In regime di blocco telefonico, qualora i segnali di partenza di una stazione disabilitata non debbano disporsi a via libera (emissione di mod. M.45 interessante il BA), il DM interessato dovrà trasmettere all'AG il seguente dispaccio:

“Per treni (pari o dispari) non aprite segnale di partenza”.

- Il comma 10 è così sostituito:

10. In regime di blocco telefonico, ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando il modulo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni relative al distanziamento, di:

- a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino alla successiva stazione abilitata interessata. Nel caso di lavori di manutenzione al blocco, ai treni deve essere prescritto che il blocco elettrico non funziona fra le due stazioni che delimitano il tratto interessato dai lavori, anche se disabilitate o impresenziate;
- b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;
- c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;
- d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.

- Il comma 11 è così sostituito:

11. Nei casi diversi da quelli di cui al precedente comma 7, i DM interessati dovranno regolare la circolazione senza istituire il blocco telefonico.

In caso di guasto della sezione di BA immediatamente a valle del segnale di partenza, il DM interessato, esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare al treno il modulo M.40 D.L. (B.A.) praticando, in aggiunta alle altre eventuali occorrenti per la partenza a via impedita, la prescrizione di marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale permissivo (o fino al segnale di protezione della successiva stazione, qualora questa sia disabilitata ed esista una sola sezione di blocco), salvo la ricezione di un codice in linea, sulle linee attrezzate con ripetizione segnali, da cui dovrà essere presa norma per il prosieguo della marcia.

Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell'Allegato 1 è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto del blocco.

- L'ultimo capoverso del comma 12 è soppresso.

- Il comma 24 è così sostituito:

Per il superamento dei segnali di protezione e/o partenza a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, devono essere osservate le seguenti modalità. Il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località di servizio, mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure, all'occorrenza, con il DC per avere informazioni.

Qualora la località di servizio risulti impresenziata, il capotreno dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione successiva. Quest'ultimo, espletati gli eventuali accertamenti di competenza dovrà praticare al treno le seguenti prescrizioni:

a) Segnale di protezione

- Superate il segnale di protezione di disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.

- Stazione di disabilitata e impresenziata.

b) Segnale di partenza

- Partite da con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.

- Stazione di disabilitata e impresenziata.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta, che protegge anche un raccordo in linea, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che praticherà al treno la prescrizione di seguito specificata:

- Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.

Art. 7

All'art. 5 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Doppio binario non banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 3 è così sostituito:

L'AG che non possa disporre a via libera il segnale di partenza e non abbia ricevuto il dispaccio d'istituzione del blocco telefonico, deve comportarsi come segue:

a) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta libera.
(indicazione di libero/occupato accesa a luce bianca)

L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà praticare al treno, con il mod. M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:

- “Esiste via libera di blocco elettrico”.

b) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta occupata.
(indicazione di libero/occupato accesa a luce rossa)

L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà praticare al treno, con il mod. M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:

- “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° (o al segnale di protezione della stazione di), rispettando le relative indicazioni” (il segnale da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione).

- Il comma 4 è così sostituito:

Nel caso che l'AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco telefonico, deve regolarsi come segue:

a) Ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.

Per il proseguimento dei treni debbono essere adottate le medesime procedure previste dal successivo punto b) nel caso in cui il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera.

b) Non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.

Deve continuare a disporre a via libera il segnale di partenza. Nel caso in cui, per guasto successivo, il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera, l'agente stesso, esperiti gli accertamenti di competenza, indipendentemente dalla condizione di libero od

occupato della sezione corrispondente, dovrà praticare al treno, con il modulo M.40 D.L. (B.A.) in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:

- “Attenetevi alle altre prescrizioni del modulo M.40 D.L. (B.A.) in vostro possesso”.

Dovrà inoltre comunicare l'anormalità al DM che ha inoltrato il treno.

Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell'Allegato 1 è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto.

Art. 8

All'art. 6 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Doppio binario non banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- nel comma 1, dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso :

Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a.

Art. 9

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Semplice binario - è apportata la seguente modifica:

- Il comma 6 è così sostituito:

6. I segnali di blocco automatico, sia di stazione che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari nel senso pari e dispari sul senso dispari.

I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio.

Sullo stante dei segnali di blocco delle stazioni viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti. Nelle stazioni di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa.

Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura “bis” (oppure “ter”).

Art. 10

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Semplice binario - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 10 è così sostituito:

10. In regime di blocco telefonico, qualora i segnali di partenza di una stazione disabilitata non debbano disporsi a via libera (emissione di mod. M.45 interessante il BA), il DM interessato dovrà trasmettere all'AG il seguente dispaccio:

“Per treni (pari o dispari) non aprite segnale di partenza”.

- Il comma 11 è così sostituito:

11. In regime di blocco telefonico, ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando il modulo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni relative al distanziamento, di:

- a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino alla successiva stazione abilitata interessata. Nel caso di lavori di manutenzione al blocco, ai treni deve essere prescritto che il blocco elettrico non funziona fra le due stazioni che delimitano il tratto interessato dai lavori, anche se disabilitate o impresenziate;
- b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;
- c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;
- d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.

- L'ultimo capoverso del comma 12 è soppresso.

- Il comma 19 è così sostituito:

Per il superamento dei segnali di protezione e/o partenza a via impedita e con lettera luminosa “P” spenta, di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, devono essere osservate le seguenti modalità. Il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località di servizio, mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure, all'occorrenza, con il DC per avere informazioni.

Qualora la località di servizio risulti impresenziata, il capotreno dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione successiva. Quest'ultimo, espletati gli eventuali accertamenti di competenza dovrà praticare al treno le seguenti prescrizioni:

a) Segnale di protezione

- Superate il segnale di protezione di disposto a via impedita con lettera “P” da considerare accesa a luce lampeggiante.
- Stazione di disabilitata e impresenziata.

b) Segnale di partenza

- Partite da con segnale disposto a via impedita con lettera “P” da considerare accesa a luce lampeggiante.
- Stazione di disabilitata e impresenziata.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera “P” spenta, che protegge anche un raccordo in linea, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall’arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che praticherà al treno la prescrizione di seguito specificata:

- **Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera “P” da considerare accesa a luce lampeggiante.**

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera “P” spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall’arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall’Unità centrale competente e riportate nell’orario di servizio.

Art. 11

All’art. 5 dell’Istruzione per l’esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Semplice binario - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 3 è così sostituito:

L’AG che non possa disporre a via libera il segnale di partenza e non abbia ricevuto il dispaccio d’istituzione del blocco telefonico, deve comportarsi come segue:

a) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta libera e la freccia di senso è accesa.

L’AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà praticare al treno, con il mod. M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all’itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al di stanziamento:

- “Esiste via libera di blocco elettrico”.

Nel caso di mancata accensione della freccia di senso il blocco deve considerarsi inefficiente e devono essere adottate le medesime procedure previste nell'ipotesi in cui la sezione di blocco risulti occupata.

b) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta occupata oppure risulta libera con la freccia di senso spenta.

L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà praticare al treno, con il mod. M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al di stanziamento:

- **“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° (o al segnale di protezione della stazione di), rispettando le relative indicazioni”** (il segnale da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione).

- Il comma 4 è così sostituito:

Nel caso che l'AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco telefonico, deve regolarsi come segue:

a) Ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.

Per il proseguimento dei treni debbono essere adottate le medesime procedure previste dal successivo punto b) nel caso in cui il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera.

b) Non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.

Deve continuare a disporre a via libera il segnale di partenza. Nel caso in cui, per guasto successivo, il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera, l'agente stesso, esperiti gli accertamenti di competenza, indipendentemente dalla condizione di libero od occupato della sezione corrispondente, dovrà praticare al treno, con il modulo M.40 D.L. (B.A.) in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:

- **“Attenetevi alle altre prescrizioni del modulo M.40 D.L. (B.A.) in vostro possesso”.**

Dovrà inoltre comunicare l'anormalità al DM che ha inoltrato il treno.

Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell'Allegato 1 è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto.

Art. 12

All'art. 6 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a semplice binario è apportata la seguente modifica:

- nel comma 1, dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso :

Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a.

Art. 13

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Singoli impianti in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- Il comma 7 è così sostituito:

7. I segnali di blocco automatico, sia dei PdS che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari.

I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio.

I PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBA dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d".

Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti sul binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente un itinerario per il binario di destra, viene riportata l'indicazione del PBA protetto su tale binario. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa.

Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").

Art. 14

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Singoli impianti in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 9 è così sostituito:

9. Nei casi diversi di quelli di cui al comma 8, il DM del posto comando dovrà distanziare i treni senza procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta. In caso di guasto della sezione di BA immediatamente a valle del segnale di partenza del posto comando o in caso di partenza con segnale a via impedita dal posto satellite, esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà praticare al treno, utilizzando rispettivamente il modulo M.40 D.L. (B.A.) o M.40 TELEC (B.A.), in aggiunta alle altre eventuali occorrenti per la partenza a via impedita, la prescrizione di marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h fino al successivo segnale permissivo (o fino al segnale di protezione del posto satellite o del posto comando, qualora esista una sola sezione di blocco fra due PdS), salvo la ricezione di un codice in linea, sulle linee attrezzate con ripetizione segnali, da cui dovrà essere presa norma per il prosieguo della marcia. Il DM del posto comando dovrà evitare di far circolare più di un treno alla volta nella sezione protetta dal segnale di partenza, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto comando.

- Il comma 10 è così sostituito:

10. In caso di distanziamento dei treni con il regime del "giunto", ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando gli appositi moduli, in aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni, relative al distanziamento, di:

- a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino al successivo posto interessato;
- b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;
- c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;
- d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.

- Il comma 15 è così sostituito:

15. Nei moduli M.40 D.L. (B.A.) emessi nella stazione posto comando e nell'altra stazione limitrofa abilitata dovrà essere sempre indicato il posto satellite come limite della tratta soggetta al guasto. Non è mai consentito esonerare i treni dal rispetto dei segnali di protezione e partenza di un posto satellite con prescrizione emessa da stazione precedente, anche se coincidente con il posto comando.

Nel caso di distanziamento con "giunto" sui moduli M.40 D.L. (B.A.) emessi dal posto comando, nella prescrizione dell'esistenza di via libera telefonica deve essere indicato il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta e il numero del dispaccio del relativo giunto che il DM si è procurato o, in caso di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario, per un treno da inviare in senso inverso, il numero del treno precedentemente ricevuto nel posto comando stesso.

- Il comma 17 è così sostituito:

17. In caso di guasto del dispositivo di inversione del BA, la circolazione deve essere regolata nei due sensi secondo le norme del blocco guasto di cui al comma 8. Inoltre nella stazione posto comando e nella limitrofa abilitata, ai treni percorrenti il binario nel senso per il quale il BA è inefficiente il DM deve prescrivere con modulo M.40 D.L. (B.A.) le occorrenti prescrizioni. Nel posto satellite ai treni percorrenti il binario nel senso per il quale il BA è inefficiente il DM del posto comando deve praticare le prescrizioni occorrenti utilizzando il modulo M.40 TELECOM (B.A.). Nessuna prescrizione deve essere consegnata ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il BA è efficiente.

- Il terzo capoverso del comma 24 è così sostituito:

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.

Art. 15

All'art. 8 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Singoli impianti in telecomando - Linee a Doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- nel comma 1, dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso :

Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a.

Art. 16

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Singoli impianti in telecomando – Linee a semplice binario – è apportata la seguente modifica:

- L'ultimo capoverso del comma 4 è soppresso.

Art. 17

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Singoli impianti in telecomando – Linee a semplice binario - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 14 è così sostituito:

14. Nei moduli M.40 D.L. (B.A.) emessi nella stazione posto comando e nell'altra stazione limitrofa abilitata dovrà essere sempre indicato il posto satellite come limite della tratta soggetta al guasto. Non è mai consentito esonerare i treni dal rispetto dei segnali di protezione e partenza di un posto satellite con prescrizione emessa da stazione precedente, anche se coincidente con il posto comando. Nel caso di distanziamento con "giunto", nei moduli M.40 D.L. (B.A.) emessi dal posto comando, nella prescrizione dell'esistenza di via libera telefonica deve essere indicato:

- per un treno a seguito, il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta e il numero del dispaccio del relativo giunto che il DM si è procurato nel posto satellite;
- per un treno in senso inverso, il numero del treno incrociante precedentemente ricevuto nel posto comando stesso.

Art. 18

All'art. 8 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Singoli impianti in telecomando - Linee a semplice binario - è apportata la seguente modifica:

- nel comma 1, dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:

Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a.

Art. 19

L'Allegato 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – è sostituito dall'Allegato 1 della presente Disposizione.

Art. 20

All'Allegato 2 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Allegato 2 sono apportate le seguenti modifiche:

- Nella Parte “Modulo di prescrizioni fisse ai treni M. 40 D.L.”, il punto 1) delle Generalità è così sostituito:

- 1) Sulle linee con blocco elettrico automatico viene utilizzato il modulo M.40 D.L. (B.A.).

Il modulo serve per comunicare prescrizioni in caso di guasti o anomalie (arrivi/partenze con segnale a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linee a doppio, ecc.)

Esso deve essere utilizzato anche nei seguenti specifici casi:

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

Il modulo utilizzato dall'agente di guardia deve essere compilato in duplice copia, senza la copia per il capotreno.

- I moduli M40 D.L./BAN (B.A.), M40 D.L./d.b. (B.A.), M40 D.L./s.b. (B.A.), sono soppressi.

In loro vece è istituito il modulo M.40 D.L. (B.A.) di cui all'Allegato 2 della presente Disposizione.

Art. 21

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- Il comma 6 è così sostituito:

6. I segnali di blocco automatico, sia dei PdS che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari.

I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio.

I PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBA dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d".

Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti sul binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente un itinerario per il binario di destra, viene riportata l'indicazione del PBA protetto su tale binario. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa.

Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura “bis” (oppure “ter”).

Art. 22

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 5 è così sostituito:

5. Il DCO, nei casi diversi da quelli di cui al precedente comma 4 in cui il segnale di partenza dei posti periferici non si dispone a via libera o, sulle linee esercitate in SCC ove esistono le condizioni di cui al comma 2 bis, quando la sezione protetta dal segnale di partenza risulti occupata, dovrà distanziare i treni senza procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta, evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione protetta dal segnale del posto periferico interessato, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Ai treni così inviati prescriverà la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale permissivo o fino al segnale di protezione del posto periferico, salvo la ricezione di un codice in linea, sulle linee attrezzate con ripetizione segnali, da cui dovrà essere presa norma per il prosieguo della marcia.

- Il comma 6 è così sostituito:

6. In caso di distanziamento dei treni con il regime del "giunto", ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando l'apposito modulo, in aggiunta alle altre eventualmente occorrenti per la partenza a via impedita, le prescrizioni di:

- a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino al successivo posto periferico interessato;
- b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;
- c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;
- d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.

- Il comma 16 è così sostituito:

16. Qualora ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico sia stato conferito carattere di permissività, per il loro superamento a via impedita con lettera luminosa "P" spenta devono essere osservate le medesime procedure previste nel caso in cui agli stessi non fosse stato conferito carattere di permissività.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta, che protegge anche un raccordo in linea, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DCO che praticherà al treno la prescrizione di seguito specificata:

- Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DCO che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.

Art. 23

All'art. 6 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- nel comma 1, dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:

Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a.

Art. 24

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a doppio binario non banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- Il comma 6 è così sostituito:

6. I segnali di blocco automatico, sia dei posti periferici che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari. I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio. Sullo stante dei segnali di blocco dei posti periferici viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti. Nei posti periferici di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").

Art. 25

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a doppio binario non banalizzate - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 5 è così sostituito:

5. Il DCO, nei casi diversi da quello di cui al precedente comma 4 in cui il segnale di partenza dei posti periferici non si dispone a via libera, purché non venga attuata la circolazione nel senso illegale sul binario interessato dal guasto, nel qual caso occorrerà il presenziamento con Dirigente Movimento (DM) dei posti interessati dall'interruzione, dovrà distanziare i treni senza procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta, evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione protetta dal segnale del posto periferico interessato, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Ai treni così inviati prescriverà la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale permissivo o fino al segnale di protezione del posto periferico, salvo la ricezione di un codice in linea, sulle linee attrezzate con ripetizione segnali, da cui dovrà essere presa norma per il prosieguo della marcia.

- Il comma 6 è così sostituito:

6. In caso di distanziamento dei treni con il regime del "giunto", ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando l'apposito modulo, in aggiunta alle altre eventualmente occorrenti per la partenza a via impedita, le prescrizioni di:

- a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino al successivo posto periferico interessato;
- b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;
- c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;
- d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.

- Il comma 12 è così sostituito:

12. Qualora ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico sia stato conferito carattere di permissività, per il loro superamento a via impedita con lettera luminosa "P" spenta devono essere osservate le medesime procedure previste nel caso in cui agli stessi non fosse stato conferito carattere di permissività.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta, che protegge anche un raccordo in linea, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DCO che praticherà al treno la prescrizione di seguito specificata:

- Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.

Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DCO che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.

Art. 26

All'art. 6 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a doppio binario non banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- nel comma 1, dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:

Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a.

Art. 27

All'art. 6 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a semplice binario - è apportata la seguente modifica:

- nel comma 1, dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:

Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a.

Art. 28

All'allegato 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando i moduli M 40 TELEEC/1 (BA) e M40 TELEEC/2 (BA) sono soppressi e sostituiti con i moduli di cui all'Allegato 3 della presente Disposizione.

Art. 29

All'art. 1bis dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte IV - Blocco Elettrico Manuale Tipo FS sono apportate le seguenti modifiche:

- Il primo capoverso del punto c) del comma 21 è così sostituito:

c) "D" spenta – Se la lettera "D" è spenta il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località di servizio mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure, all'occorrenza, con il Dirigente Centrale per avere informazioni.

- Il primo capoverso del punto c) del comma 22 è così sostituito:

c) "A" spenta – Se la lettera "A" è spenta il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località di servizio mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure, all'occorrenza, con il Dirigente Centrale per avere informazioni.

- Il comma 24 è così sostituito:

24) In caso di blocco guasto o inutilizzabile, i treni non possono essere autorizzati, nella stazione che inoltra i treni in regime di blocco telefonico, a superare i segnali di protezione e partenza della stazione impresenziata.

Nel caso che un treno incontri i segnali di protezione e/o partenza con lettera luminosa spenta, per il proseguimento devono essere adottate le procedure di cui ai precedenti commi 21 c) e 22 c).

- Il primo capoverso del punto c) del comma 26 è così sostituito:

c) "A" spenta – Se la lettera "A" è spenta il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento del PBI mettendosi in comunicazione telefonica con la stazione successiva per avere informazioni. Qualora il PBI risulti impresenziato, il DM autorizzerà il superamento del segnale con dispaccio, praticando le seguenti prescrizioni:

- "Partite dal P.B.I. n°con segnale disposto a via impedita";
- "Tratto da P.B.I. n° a libero da treni", aggiungendo la dizione "come da M40DL in vostro possesso" nel caso che il treno circoli in regime di blocco telefonico;
- "Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km" (quelli protetti dal segnale e se occorrente);
- "Posto di blocco intermedio n° impresenziato".

- Il comma 28 è così sostituito:

28) In caso di blocco guasto od inutilizzabile, i treni possono essere autorizzati da una precedente stazione a riprendere la corsa dai segnali dei PBI impresenziati disposti a via impedita, che non hanno anche la funzione di proteggere raccordi in linea o punti singolari della linea diversi dai raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.), con la prescrizione: “Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... disposto a via impedita con lettera “A” spenta”.

Nel caso che un treno non autorizzato al superamento incontri il segnale di un P.B.I. impresenziato a via impedita e con lettera luminosa “A” spenta, per il proseguimento devono essere adottate le procedure di cui al precedente comma 26 c).

Nel caso di segnali spenti, in luogo della predetta prescrizione, al treno deve essere prescritto, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40 DL (B.m./B.ca/B.tel.): “Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... spento con lettera “A” spenta”.

In caso di segnali di PBI impresenziati che proteggono raccordi in linea o punti singolari della linea diversi dai raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.) spenti, ai treni interessati deve essere prescritto dalla precedente stazione, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40 DL (B.m./B.ca/B.tel.): “ Fermatevi al segnale del PBI n°.... spento e mettetevi in comunicazione con il DM della stazione di..... per ricevere ulteriori prescrizioni”.

Art. 30

All’art. 17 dell’Istruzione per l’esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte IV - Blocco Elettrico Manuale Tipo FS - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 1 è così sostituito:

1) Se per qualsiasi motivo il guardablocco di un posto intermedio o di un posto di stazione, nel quale non sia in servizio il dirigente movimento, pur avendo ricevuto dal posto corrispondente il regolare consenso di blocco (del che egli si accorge osservando l’avvisatore A1 che presenta il bianco senza barra nera), non può disporre a via libera il segnale di blocco, deve darne avviso con modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel.) (1) al macchinista del treno fermo al segnale di blocco.

(1) Il guardablocco compilerà il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel.) praticando: la prescrizione N. 1; la prescrizione N. 6; la prescrizione 3 (se trattasi di stazione); occorrendo, la prescrizione N. 16.

- Il primo capoverso del comma 5 è così sostituito:

5) Se si tratta di un posto di blocco nel quale sia in servizio un dirigente, spetta a questo di dare con modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel.) i necessari avvisi ai treni che devono partire con segnale di blocco a via impedita, secondo quanto stabilito dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.

Art. 31

All'art. 20 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte IV - Blocco Elettrico Manuale Tipo FS - sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 3 è così sostituito:

3) Dopo aver ricevuto il giunto od il consenso telefonico il guardablocco consegnerà al macchinista il Mod. M. 40 DL (B.m./B.ca/B.tel.) (1) per avvisarlo di proseguire con il segnale di blocco disposto a via impedita. E così ripeterà per i treni successivi.

(1) Il guardablocco compilerà il mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel.) praticando: la prescrizione N. 1; le prescrizioni N. 7 e 9; la prescrizione N. 3 (se trattasi di stazione); occorrendo, la prescrizione N. 16.

- Il comma 10 è così sostituito:

10) Tutti i treni verranno fermati nelle stazioni interessate ed avvisati dai dirigenti, con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel), che il blocco elettrico non funziona e che i treni stessi dovranno rispettare ugualmente tutti i segnali.

I treni possono essere autorizzati dagli stessi dirigenti a riprendere la corsa dai segnali di PBI presenziati da guardablocco disposti a via impedita, che non hanno anche la funzione di proteggere raccordi in linea o punti singolari della linea diversi dai raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.), utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40 DL (B.m./B.ca/B.tel.), con la prescrizione: "Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... disposto a via impedita".

Nel caso di segnali spenti, in luogo della predetta prescrizione, al treno deve essere prescritto, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40 DL (B.m./B.ca/B.tel.): "Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... spento".

In caso di segnali di PBI che proteggono raccordi in linea o punti singolari della linea diversi dai raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.), il guardablocco deve essere avvisato che i treni non sono autorizzati alla ripresa della corsa dai suddetti segnali. In tal caso, lo stesso guardablocco autorizzerà il proseguimento del treno con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel), praticando, oltre alle altre occorrenti, la prescrizione: "Esiste via libera come da M.40 D.L. in vostro possesso".

Art. 32

All'art. 22 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte IV - Blocco Elettrico Manuale Tipo FS - è apportata la seguente modifica:

- La nota (1) del comma 3 è così sostituita:

(1) Per i posti di blocco intermedi e per le stazioni disabilite funzionanti come posti intermedi di blocco elettrico, il guardablocco compilerà il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel.) praticando: la prescrizione N. 1; la prescrizione N. 6 oppure le prescrizioni N. 7 e 9 oppure la prescrizione N. 8; la prescrizione 3 (se trattasi di stazione); occorrendo, la prescrizione N. 16.

- Il secondo capoverso del comma 3 bis è così sostituito:

In tal caso il guardablocco prima di disporre a via libera il segnale consegnerà al macchinista il modulo M40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel.) praticando la sola prescrizione N. 16, di marcia a vista in corrispondenza del P.L.

Art. 33

All'art. 24 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte IV – Blocco elettrico manuale tipo FS - è apportata la seguente modifica:

- Il punto a) del comma 2) è così sostituito:

a) i due posti devono scrivere sull'apposito registro M.100-*b* le corrispondenze telefoniche trasmesse o ricevute; tali corrispondenze devono essere scritte cronologicamente una di seguito all'altra e contrassegnate con un numero progressivo mensile ed un numero saltuario da 01 a 99;

Art. 34

All'Allegato 2 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte IV – Blocco Elettrico Manuale Tipo FS - sono apportate le seguenti modifiche:

- Nella Parte “Modulo di prescrizioni fisse ai treni M. 40 D.L.”, il punto 1) delle Generalità è così sostituito:

1) Sulle linee con blocco elettrico manuale viene utilizzato il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel.).

Il modulo serve per comunicare prescrizioni in caso di guasti o anomalie (arrivi/partenze con segnale a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linee a doppio, ecc.)

Il modulo deve essere utilizzato anche in caso di superamento a via impedita dei segnali interni delle stazioni munite di segnalamento plurimo che siano anche stazioni porta di linee in telecomando.

Il modulo utilizzato dall'agente di guardia/guardablocco deve essere compilato in duplice copia, senza la copia per il capotreno.

- Il secondo capoverso del punto 4 è così sostituito:

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

- I moduli M.40 D.L./d.b.(B.m./B.ca./B.tel.) e M.40 D.L./s.b. (B.m./B.ca./B.tel.) sono soppressi.

In loro vece è istituito il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca./B.tel.) di cui all'Allegato 4 della presente Disposizione.

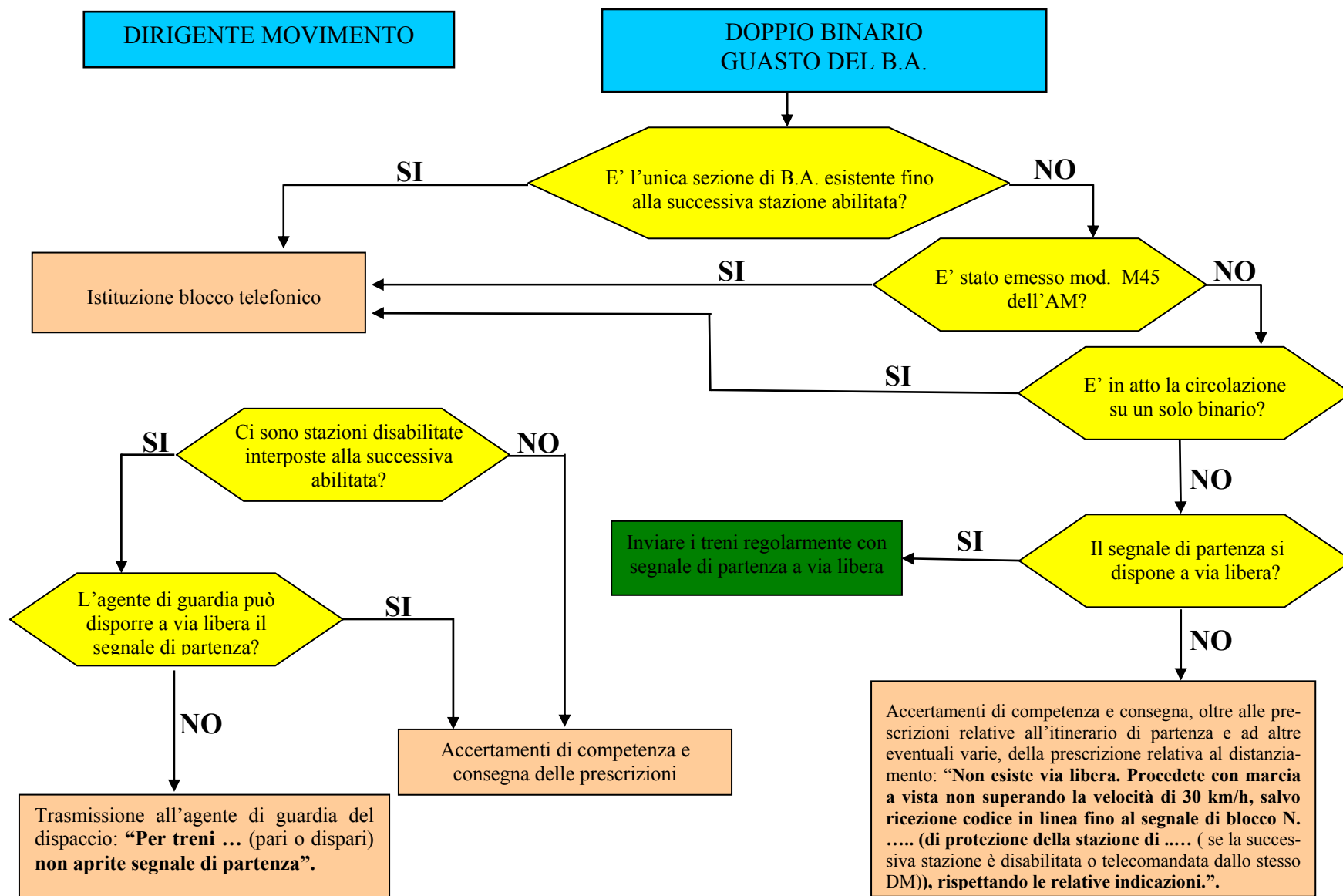
Art. 35

Gli allegati 1, 2, 3, 4 sono parte integrante della presente Disposizione.

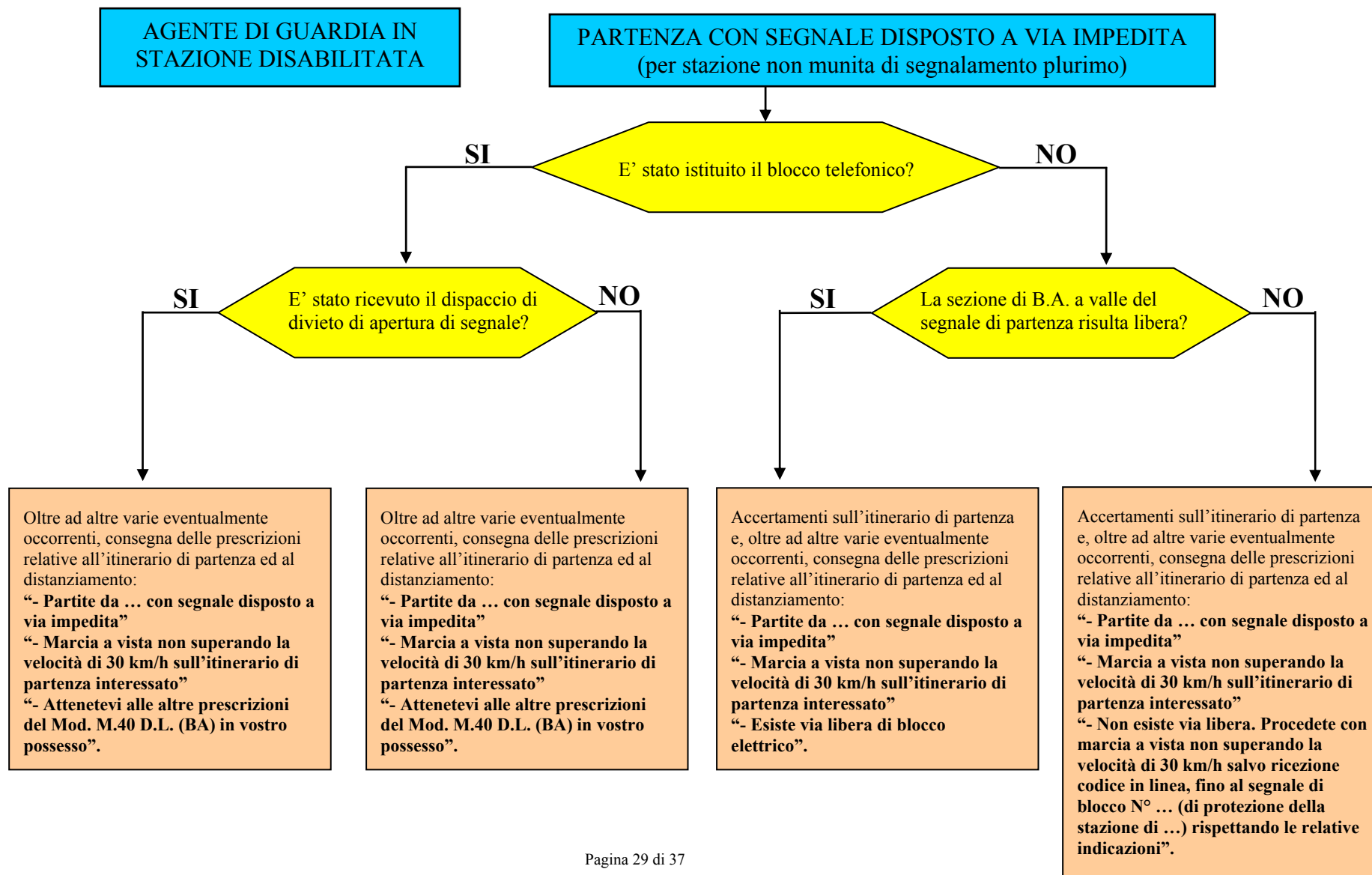
Art. 36

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 01/03/2008.

Giorgio Di Marco



SCHEDA B





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

N. 00

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 - 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. |
| 15 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a | | 15 |
| 16 - Fermate in precedenza del primo deviatoio 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 |
| | 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 |

M 40 TELEC/1 (BA)

Data

N. / del DCO/DPC/DM (1)

Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale (2) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (successivo posto o segnale) (1).
2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
3 Dovete percorrere linea
4 Superate il segnale disposto a via impedita (*).
5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
7 Esiste via libera di blocco elettrico.
8 Blocco elettrico non funziona da a Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione di Ripetizione dei Segnali in macchina.
9 Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.
10 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 di (1) rispettando le relative indicazioni.
11 Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.
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.
13 Proseguite dal segnale di PBA n° disposto a via impedita con lettera "P" spenta da considerare accesa a luce lampeggiante (*).
14 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km
[]
[]
[]
[]

(*) Consultare la fiancata principale del FL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

DCO/DPC/DM (1) DM / Agente ricevente (1) Il Macchinista (4) (5) Il Capotreno (4)
cognome firma / profilo e firma

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DPC/DM (1) il seguente N. / (progressivo / saltuario).

(1) Depennare la dizione non occorrente. (2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n° ..."; "Partenza"; "Partenza Interno"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Esterno" "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n° ..."). (3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo. (5) Quando l'agente ricevente è il capotreno, tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del personale dei treni e del DM, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti (TC punto-punto) in telecomando esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico, sia a semplice che a doppio binario.

| | |
|------------------------------------|---|
| <p>Intestazione</p> | <p>Deve essere completata indicando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ..."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n°...") e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località; - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. <p>La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 1</p> | <p>Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 2</p> | <p>Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 3</p> | <p>Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 4</p> | <p>Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio, da completare specificando la funzione del segnale.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 5</p> | <p>Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati ed in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 6</p> | <p>Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 7</p> | <p>Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 8</p> | <p>Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 10, quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 9</p> | <p>Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione 8 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.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 10</p> | <p>Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 8, quando viene attuato il distanziamento dei treni con la marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di Servizio quando si tratta di un'unica sezione di blocco.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 11</p> | <p>Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco intermedi permissivi.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 12</p> | <p>Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l'indicazione di "P" lampeggiante.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 13</p> | <p>Deve essere notificata ad un treno fermo ad un segnale a via impedita di un PBA munito di lettera "P" luminosa spenta che protegge deviatori in linea. Deve essere completata indicando il numero della sezione di blocco protetta dal segnale.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 14</p> | <p>Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.</p> |
| <p><input type="checkbox"/></p> | <p>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 a protezione di zone soggette a caduta massi; anomalie 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.</p> |

M. 40 TELEC/2 (BA)

Data

N. / del DCO/DPC/DM (1)

Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale (2) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (successivo posto o segnale) (1).
- 2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
- 3 Dovete percorrere linea
- 4 Superate il segnale disposto a via impedita (*).
- 5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
- 6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- 7 Esiste via libera di blocco elettrico.
- 8 Blocco elettrico non funziona da a
Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione di Ripetizione dei Segnali in macchina.
- 9 Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.
- 10 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 di (1) rispettando le relative indicazioni.
- 11 Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.
- 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.
- 13 Proseguite dal segnale di PBA n° disposto a via impedita con lettera "P" spenta da considerare accesa a luce lampeggiante (*).
- 14 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km
-
-
-
-

(*) Consultare la fiancata principale del FL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Firma del DCO/DPC (1)

Profilo e cognome dell'agente ricevente

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DPC (1) il seguente N. / (progressivo / saltuario).

(1) Depennare la dizione non occorrente.
(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n°"; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n°"; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n°...").
(3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza.

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del Dirigente Centrale Operativo/Dirigente Posto Comando, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti (TC punto-punto) in telecomando esercitati con il sistema del blocco elettrico automatico, sia a semplice che a doppio binario.

| | |
|--------------|--|
| Intestazione | <p>Deve essere completata indicando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ..."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n°...") e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località; - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. <p>La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.</p> |
| 1 | Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante. |
| 2 | Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante. |
| 3 | Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante. |
| 4 | Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio, da completare specificando la funzione del segnale. |
| 5 | Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati ed in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. |
| 6 | Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET. |
| 7 | Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico. |
| 8 | Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 10, quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona. |
| 9 | Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione 8 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 | Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 8, quando viene attuato il distanziamento dei treni con la marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di Servizio quando si tratta di un'unica sezione di blocco. |
| 11 | Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco intermedi permissivi. |
| 12 | Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l'indicazione di "P" lampeggiante. |
| 13 | Deve essere notificata ad un treno fermo ad un segnale a via impedita di un PBA munito di lettera "P" luminosa spenta che protegge deviatori in linea. Deve essere completata indicando il numero della sezione di blocco protetta dal segnale. |
| 14 | Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL. |
| | 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 a protezione di zone soggette a caduta massi; anomalie 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. |



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

N. 00

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 deviatoio 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 (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./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 | <u>GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI</u> | 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 |