DISPOSIZIONI
PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO

Edizione 1987

Ristampa 2005 aggiornata con

OS 24/1992 - 26/1994 - 10/1997
Disp. 5/2001 – 33/2001 – 50/2001
11/2002 – 16/2002 – 43/2002
15/2005 – 40/2005 – 48/2005

Poligrafica Ruggiero - AV

REGISTRAZIONI DELLE DISPOSIZIONI
CHE HANNO MODIFICATO LE PRESENTI NORME

	Disposizione	Data di entrata in vigore
1	30/2003	14/12/2003
2	47/2003	14/12/2003
3	38/2004	15/12/2004
4	75/2005	19/12/2005
5	87/2005	18/01/2006
6	38/2006	03/12/2006
7	46/2006	03/12/2006
8	51/2006	03/12/2006
9	43/2007	01/08/2008
10	59/2007	11/08/2008
11		
12		
13		
14		
15		

INDICE

Elenco delle abbreviazioni ..... Pag. 5

PARTE I
ESERCIZIO CON DIRIGENTE CENTRALE OPERATIVO

Art. 1 Generalità ..... Pag. 7
» 2 Comando Centralizzato del Traffico ..... ” 8
» 3 Dirigente Centrale Operativo ..... ” 8
» 4 Agente treno e sue mansioni ..... ” 10
» 5 Posti Periferici ..... ” 13
» 6 Deviatoi ..... ” 17
» 7 Passaggi a livello ..... ” 19
» 8 Documenti delle stazioni ..... ” 20
» 9 Riepiloghi, prescrizioni e bollettino di frenatura e composizione ..... ” 21
» 10 Costituzione degli itinerari ..... ” 23
» 11 Incroci e precedenze ..... ” 24
» 12 Licenziamento dei treni ..... ” 25
» 13 Effettuazione treni straordinari e supplementari Soppressione dei treni ..... ” 26
» 14 Anticipo nella corsa dei treni ..... ” 27
» 15 Manovre ..... ” 27
» 16 Interruzioni ed intervalli d’orario ..... ” 31
» 17 Treni materiali e carrelli ..... ” 35
» 18 Cantieri di lavoro ..... ” 37
» 19 Inibizione apertura segnali ..... ” 37
» 20 Nulla osta del Dirigente Centrale Operativo ... ” 38
» 21 Operazione di ricontrollo ..... ” 38
» 22 Guasto delle apparecchiature telefoniche ..... ” 39
» 23 Guasto delle apparecchiature del sistema CTC ... ” 39

Art. 24 Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita ..... Pag. 42
» 24 bis Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita sulle linee esercitate con SCC .. ” 50
» 24 ter Movimenti di treni con segnali virtuali a via impedita sulle linee con SCC munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 ..... ” 54
» 25 Anormalità nella corsa dei treni ..... ” 58

PARTE II
ESERCIZIO DI SINGOLI IMPIANTI IN TELECOMANDO

Art. 26 Generalità ..... Pag. 59
» 27 Agente treno ..... ” 60
» 28 Esercizio normale ..... ” 60
» 29 Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita ..... ” 61
Allegato 1
M. 40 TELEC (semplificato) ..... ” 64
M. 40 TELEC (BA) ..... ” 68
M. 40 TELEC (B.ca) ..... ” 72
M. 40 TELEC (Blocco Radio)..... ” 76
M. 40 TELEC/SCC (per deviatoi) ..... ” 80

Allegato 2
Modalità per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate ..... ” 82

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

Aut A/J	Tracciato permanente in telecomando su linee con B.ca BAN
Aut A/EDCO	Tracciato permanente di un impianto escluso dal telecomando su linee con B.ca BAN
BA	Blocco automatico
BAB	Blocco automatico banalizzato
B.ca	Blocco conta-assi
B.ca BAN	Blocco conta-assi banalizzato
BFC	Bollettino di frenatura e composizione
CTC	Comando centralizzato del traffico
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DL	Dirigenza locale
DM	Dirigente Movimento
EDCO	Esclusione DCO
ERTMS	European Railway Traffic Management System
ETCS L2	European Train Control System Livello 2
FL	Fascicoli linee
GSM-R	Global System Mobile (Communication) Railway
IET	Istruzioni per l'esercizio in telecomando
IPCL	Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive
ISPAT	Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni
J	Posto di servizio esercitato in telecomando
P	Posto di servizio esercitato in teleconsenso
PBA	Posto di blocco automatico
PBI	Posto di blocco intermedio
PCF	Posti di cambio fase
PdS	Posto di Servizio
PL	Passaggio a livello
POC	Posti di cambio tensione
PS	Posto satellite
RCT	Regolamento per la Circolazione dei Treni

RBC	Radio Block Centre
RS	Regolamento sui Segnali
SCC	Sistema comando e controllo
SCMT	Sistema di controllo della marcia dei treni
SP	Stazione porta permanente
SPT	Stazione porta temporanea
SSB	Sotto sistema di bordo
TC punto-punto	Telecomando punto-punto
TP/J	Tracciato permanente in telecomando su linee con BAB e blocco radio
TP/EDCO	Tracciato permanente in un impianto escluso dal telecomando su linee con BAB

PARTE I

ESERCIZIO CON DIRIGENTE CENTRALE OPERATIVO

Art. 1

Generalità

1. Su determinate linee o tratti di linea, provvisti di attrezzature stabilite dall'Unità centrale competente, la circolazione dei treni è regolata da un Dirigente Centrale Operativo (DCO) che, da un posto centrale, interviene nella formazione degli itinerari nelle località di servizio situate nell'ambito della sua giurisdizione.

2. Sulle linee esercitate col DCO conservano pieno valore e devono essere osservati i regolamenti ed ogni altra prescrizione di esercizio, in quanto non siano modificati dalle presenti Disposizioni o non venga a mancare la ragione della loro applicazione.

3. Le norme di esercizio riguardanti specifiche attrezzature (apparati, blocco, ecc.) risultano dalle relative istruzioni emanate dall'Unità centrale competente o, in conformità alle presenti Disposizioni, dalle Unità periferiche interessate.

4. In casi eccezionali su linee con DCO le Unità periferiche interessate possono disporre il temporaneo passaggio al sistema con Dirigenza locale: i treni interessati dovranno essere avvisati con opportuna prescrizione a cura delle stazioni porta.

Art. 2

Comando Centralizzato del Traffico

1. Sulle linee di cui alle presenti Disposizioni, il comando centralizzato del traffico (CTC) è costituito da un posto centrale e da posti periferici collegati da un canale di trasmissione per le effettuazioni di teleoperazioni che consentono l'invio di comandi dal posto centrale verso la periferia e la ricezione di controlli in senso inverso.

2. II CTC è un mezzo di relazione fra il posto centrale e i posti periferici; la sicurezza dell'esercizio è affidata agli apparati locali ed al blocco.

Su determinate linee, esiste un particolare tipo di CTC denominato Sistema Comando e Controllo (SCC). Tali linee devono essere indicate nell'orario di servizio.

3. Su alcune linee esercitate con SCC sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, utilizzabili secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

Art. 3

Dirigente Centrale Operativo

1. Il DCO assume personalmente la dirigenza movimento di tutti i posti di servizio della linea a lui affidata; si avvale della collaborazione dei dirigenti movimento delle stazioni porta e, per determinate operazioni previste in situazioni particolari, si avvale anche della collaborazione del personale dei treni, nonché di quello che, eventualmente, presenzia i posti di servizio.

2. Il DCO opera per delega degli Uffici superiori e dovranno pertanto essere scrupolosamente eseguiti i suoi ordini dei quali egli è responsabile.

3. II DCO deve compilare il grafico reale della marcia dei treni secondo le norme di cui all'art. 5 delle Disposizioni per il servizio con Dirigente Centrale in quanto pertinenti; a tale scopo i dirigenti movimento delle stazioni porta devono comunicare al DCO le ore di arrivo, partenza e transito dei treni dalle proprie stazioni; le ore interessanti gli altri posti di servizio sono invece desumibili dalle apposite ripetizioni che pervengono al posto centrale. Il predetto grafico può essere sostituito da un prospetto equivalente le cui indicazioni e modalità di compilazione dovranno essere stabilite dalle Unità periferiche interessate.

Negli impianti di CTC provvisti di apposita apparecchiatura stampante (grafico o tabulato) il DCO dovrà provvedere a tracciare il grafico reale solo in caso di guasto dell'apparecchiatura stessa.

4. I DCO devono essere in possesso di specifica abilitazione; prima di essere utilizzati presso i relativi Uffici ed in occasione di sostanziali modifiche tecniche debbono recarsi nei posti di servizio per prendere conoscenza delle caratteristiche degli impianti.

5. In caso di inconvenienti di esercizio, il DCO deve provvedere prontamente alle prescritte comunicazioni secondo le norme in vigore.

6. Nell'ufficio del DCO, per le esigenze del suo servizio, esistono un registro mod. M. 55 per le consegne fra gli agenti che si alternano nel servizio, i protocolli M. 100 ed M. 100b

per la registrazione dei dispacci, un registro M. 125a nonché i fascicoli dei seguenti moduli: M. 3, M. 40 TELEC/2, M. 45, M. 45a ed M. 46.

Art. 4

Agente treno e sue mansioni

1. La funzione di agente treno viene svolta, di regola, dal capotreno o dall'agente che ne assume le mansioni; sulle linee a doppio binario esercitate con blocco automatico tale funzione viene svolta dal macchinista che presta servizio in testa al treno salvo il caso di agente unico alla condotta.

Nelle tradotte con il mezzo di trazione affidato ad un solo agente di condotta e non scortate da capotreno le funzioni di agente treno ed i compiti del capotreno previsti dalle presenti Disposizioni sono affidati all'agente di scorta in possesso di specifica abilitazione; tale agente può svolgere le incombenze di cui all'art. 9 comma 3 (compilazione del foglio di corsa o del bollettino di frenatura e composizione e delle prescrizioni tecniche) solo se in possesso dell'apposita abilitazione.

1 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 la funzione di agente treno viene svolta dal Personale di Condotta che presta servizio in testa al treno. Nel caso di un solo agente addetto alla condotta, tale agente si avvarrà del capotreno per far presenziare la cabina di guida con le incombenze di cui all'art. 3 comma 3 della IPCL (e corrispondente art. 14 comma 6 dell'ISPAT) qualora debba allontanarsi dal mezzo di trazione per assolvere obblighi di servizio.

2. L'intervento dell'agente treno può essere richiesto dal DCO o dal Dirigente Movimento che eventualmente presenzia

il posto a mezzo dell'apposito segnale di chiamata telefonica.

La chiamata si disattiva con il sollevamento del microtelefono o, in mancanza di risposta, dopo 5 minuti.

L'agente treno di un treno fermo ad un segnale a via impedita, non permissivo, di protezione o partenza di un posto di servizio, in caso di mancata chiamata telefonica deve annunciarsi d'iniziativa al relativo telefono dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata.
Tale procedura deve essere osservata dall'agente treno anche nel caso di fermata ad un segnale di blocco intermedio che protegge punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) disposto a via impedita e con lettera "P" o "A" spenta.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta di un treno fermo ad un segnale imperativo (di PdS o di fine sezione) oppure di confine, per mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve darne avviso al DCO di giurisdizione, specificando il segnale in corrispondenza del quale è avvenuto l'arresto del treno. Peraltro il personale di condotta deve mantenersi in contatto telefonico nel caso in cui il DCO gli abbia ordinato, con comunicazione non registrata, di prolungare la sosta fino al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento e quest'ultima continuasse a non pervenire per un tempo notevole.

Tale procedura deve essere osservata anche nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'ingresso nella linea ERTMS/ETCS L2, salvo che, in tale evenienza, dovrà essere specificato come punto di arresto il segnale di confine.

Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale imperativo (di PdS o di fine sezione) oppure di confine, per caduta connessione radio od altra anormalità, il personale di condotta deve darne subito avviso al DCO di giurisdizione, specificando la progressiva chilometrica ed il binario in corrispondenza della quale è avvenuto l'arresto del treno.

3. Per le comunicazioni col DCO devono essere utilizzate, preferibilmente e se esistenti, le apparecchiature per il collegamento via radio terra-treno e bordo-bordo oppure per il collegamento di servizio terra-treno.

3 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 per le suddette comunicazioni devono essere utilizzate, preferibilmente, le apparecchiature per il collegamento via radio GSM-R.

4. L'agente treno su richiesta del DCO:

- riceve le prescrizioni;
- verifica e conferma al DCO le condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;
- effettua la manovra a mano dei deviatoi;
- adempie alle altre particolari incombenze previste dalle presenti Disposizioni.

Art. 5

Posti Periferici

1. Sono posti periferici tutti quei posti di servizio ricadenti sotto la giurisdizione del DCO (stazioni, bivi, posti di comunicazione) e possono essere presenziabili o non presenziabili da operatore del Movimento. Le stazioni, salvo quelle di cui al comma 6, sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza distinto per binario.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i PdS sono muniti dei segnali imperativi di cui all'articolo 43 bis del Regolamento sui Segnali. Nelle stazioni i segnali imperativi di partenza sono distinti per binario.

2. I posti di servizio periferici presenziabíli possono essere esercitati nei seguenti modi:

- Telecomando (J): il DCO comanda direttamente gli enti del posto impresenziato.
- Teleconsenso (P): il DCO concede consensi per la costituzione degli itinerari all'agente che presenzia il posto; tale agente riveste, di regola, la funzione di apposito incaricato alle dipendenze del DCO: in casi particolari le Unità periferiche possono emanare norme specifiche sui compiti affidati a detto agente.
- Tracciato Permanente in Telecomando (TP/J su linee con BAB e blocco radio — AutA/J su linee con B.ca BAN): il DCO predispone l'impianto periferico per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.
- Tracciato Permanente di un impianto Escluso dal Telecomando (TP/EDCO su linee con BAB - AutA/EDCO su linee con B.ca BAN): il posto periferico non è collegato

con il posto Centrale. Il Dirigente Movimento predispone l'impianto per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.

- Telecomando-Dirigenza Locale (J-DL): il DCO comanda alcuni itinerari del posto periferico; i restanti sono comandati, autonomamente dal dirigente movimento o con l'intervento di entrambi gli operatori.
- Stazione Porta (SP-SPT): il DCO concede consensi per l'immissione dei treni nella tratta di sua giurisdizione. Possono esistere stazioni porta permanenti (SP) che non sono mai telecomandabili e stazioni porta temporanee (SPT) che sono telecomandabili.

In caso di inefficienza dei collegamenti con il posto centrale, l'agente che presenzia il posto, su ordine del DCO, può escludersi dal sistema a mezzo dell'apposito tasto (EDCO).

3. I posti di servizio non presenziabili possono essere esercitati solo in telecomando. Di norma essi sono muniti di comandi locali di emergenza degli itinerari di partenza, ad uso del personale dei treni, utilizzabili su ordine del DCO.

4. I posti di servizio di cui ai commi precedenti sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, nonché dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno. I posti di servizio possono essere provvisti anche di ripetizioni relative alle condizioni di determinati enti verificabili dall'agente treno.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i posti di servizio sono privi dei suddetti segnali di chiamata telefonica.

5. I segnali di protezione delle stazioni presenziabili sono muniti di segnali di avanzamento che possono essere resi attivi solo in condizioni di presenziamento.

5 bis. Sulle linee esercitate con SCC, i segnali di protezione e partenza possono essere muniti di segnali di avanzamento e di avvio attivabili anche dal posto centrale quando il PdS è in regime di telecomando.

Sulle linee esercitate con SCC, munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i segnali imperativi di protezione e partenza dei PdS sono privi dei segnali di avanzamento e di avvio. Nel posto centrale e nell'ufficio movimento di tali linee sono previste, ad uso del DCO/DM, apposite indicazioni che forniscono lo stato di via impedita e di via libera dei segnali virtuali imperativi di protezione e partenza e di attivazione dei segnali virtuali di avanzamento e di avvio.

6. Sulle linee a semplice binario esercitate con CTC di tipo semplificato, le stazioni impresenziabili sono munite di segnale di protezione di 1ª categoria preceduto da segnale di attenzione.

Gli itinerari di arrivo vengono comandati automaticamente da un dispositivo azionato dal treno.

Ciascuno dei due binari, specializzati per un senso di marcia, è munito di segnale di partenza.

7. Nelle stazioni delle linee a semplice binario possono esistere apposite maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti. In corrispondenza di tali maniglie di consenso, ubicate, di regola, su ogni marciapiede, viene attivata, quando la stazione è impresenziata, una indicazione ottica che annuncia il treno incrociante; contemporaneamente nella stazione squilla una suoneria.

Al verificarsi di tale eventualità il capotreno del treno che è arrivato, a conferma che il proprio treno si è fermato, deve azionare la suddetta maniglia per consentire l'ingresso del treno incrociante.

Il capotreno, prima di concedere il suddetto consenso, deve anche accertare che l'eventuale attraversamento a raso rispetto al treno incrociante sia debitamente protetto.

8. La condizione di presenziamento o meno dei posti periferici non viene notificata al personale dei treni.

9. Sulle linee esercitate con il blocco automatico, ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico può essere conferito carattere di permissività temporanea mediante l'accensione della lettera maiuscola "P" luminosa.

Mediante la lettera "P" luminosa può essere conferita la permissività a particolari segnali di blocco automatico aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.).

I Segnali muniti di lettera luminosa "P" sono indicati nell'orario di servizio.

10. Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi, i segnali di protezione e partenza di un posto periferico possono essere muniti rispettivamente di lettere luminose "D" ed "A" di cui all'art. 48 ter del Regolamento sui Segnali.

I segnali dei posti di blocco intermedi sono sempre muniti della lettera luminosa "A".

Ai segnali di blocco dei PdS e dei PBI può essere assegnata anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) secondo quanto stabilito nelle apposite istruzioni.

I segnali muniti di lettere luminose "D" ed "A" sono indicati nell'orario di servizio.

Art. 6

Deviatoi

1. I deviatoi esistenti nei posti di servizio possono essere con manovra centralizzata o con manovra a mano: quelli con manovra a mano sono assicurati con fermascambio elettrico o a chiave; questi ultimi sono muniti di controllo cumulativo di posizione e di efficienza quando sono richiesti per la formazione degli itinerari.

2. Le stazioni impresenziabili poste su linee a semplice binario con CTC semplificato, sono munite, in luogo dei deviatoi centralizzati, di deviatoi tallonabili a ritorno elastico nella posizione normale.

In tali stazioni non viene impiegato il picchetto limite delle manovre.

3. Tutte le casse di manovra dei deviatoi centralizzati sono munite di segnale indicatore da deviatoio e della leva per l'eventuale manovra a mano (per alcuni deviatoi oleodinamici è possibile eseguire la "manovra elettrica sul posto" in sostituzione della manovra a mano). Il tipo delle casse di manovra, le caratteristiche di tallonabilità ed intallonabilità e le modalità per eseguire la suddetta manovra risultano dalle singole istruzioni predisposte dalle Unità periferiche interessate.

Sulle linee esercitate con SCC, tutti i deviatoi centralizzati in area telecomandata sono muniti del segnale luminoso a luce blu e relativa tabella a fondo giallo di cui al punto D) dell'art. 69 del Regolamento sui Segnali. Tale segnale si attiva solo quando sia registrato un itinerario che comprende il deviatoio e siano impartiti i comandi relativi all'aspetto lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio.

Gli eventuali deviatoi con manovra a mano (non centralizzati) ubicati in area telecomandata sono muniti solo della predetta tabella a fondo giallo.

L'accensione a luce blu fissa del segnale luminoso indica che il controllo è regolare e garantisce che la posizione assunta dal deviatoio è congruente con quella voluta dall'itinerario comandato.

La mancata accensione del segnale luminoso a luce blu di un deviatoio percorso, quando il movimento avviene con l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante, indica la mancanza di una o di entrambe le predette condizioni.

I segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati, nelle condizioni suddette, anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio per la mancanza di altre condizioni (PL di stazione e/o deviatoi a mano e/o condizioni di linea) o per guasto della segnalazione medesima.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale virtuale di avanzamento o di avvio.

4. In prossimità dei deviatoi sono ubicate delle serrature bloccabili ove vengono custodite e bloccate le chiavi occorrenti per la manovra a mano o elettrica dei relativi deviatoi.

Le chiavi possono essere sbloccate con apposito comando del DCO (impianto impresenziato) o a mezzo dell'apposita maniglia dell'apparato centrale del posto (impianto presenziato).

La serratura bloccabile può essere munita di un tasto di liberazione artificiale che permette l'estrazione della chiave nel caso di inefficienza del comando di sbloccamento.

L'uso del suddetto tasto da parte dell'agente treno negli impianti impresenziati è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione. Il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali secondo quanto stabilito nei successivi articoli.

Art. 7

Passaggi a livello

1. La chiusura dei passaggi a livello avviene sull'effettiva marcia dei treni e la loro protezione, di regola, è realizzata mediante i segnali dei posti di servizio o con segnali propri.

2. I passaggi a livello delle stazioni e taluni passaggi a livello di linea sono muniti di controllo di chiusura riportato al posto centrale.

Tale controllo è da ritenersi valido solo in presenza del bloccamento dell'itinerario interessato.

3. I passaggi a livello di linea possono essere manovrati dai posti di guardia o dall'apparato centrale dei posti di servizio. Detti passaggi a livello sono di norma a regime di chiusura con richiesta e concessione di consenso bloccabile che, su alcune linee, può essere rilevato da apposita ripetizione anche nei posti di servizio impresenziati. Per i passaggi a livello aperti a richiesta, il DCO, mancando il consenso, dovrà farsi confermare dal posto di guardia la chiusura permanente fino a nuovo avviso.

3 bis. Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti determinati comandi e controlli sicuri, è rilevabile nel posto centrale in sicurezza il consenso di chiusura dei passaggi a livello protetti dal segnale di partenza.

Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

4. Per i passaggi a livello automatici con semibarriere l'allarme di (tipo a) viene segnalato nei posti di servizio limitrofi e condiziona la disposizione a via libera dei rispettivi segnali.

Art. 8

Documenti delle stazioni

1. Nell'ufficio movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o in teleconsenso esiste una scorta di riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento, bollettino di frenatura e composizione (BFC), lista veicoli, una serie di moduli M. 3, M. 40, M. 40 TELEC/1 e M. 46, un protocollo M. 100b, un libretto M. 36 per le consegne fra gli agenti che presenziano l'impianto, un registro M. 125a.

2. Il prospetto modulo M. 53 delle sopraddette stazioni non dovrà contenere indicazioni relative al binario di ricevimento, né indicazioni di precedenze od incroci. In calce al prospetto dovrà essere precisato che per tutti i treni il binario assegnato è quello di corsa e che il binario stesso potrà essere variato dal DCO con distinto consenso o con apposito dispaccio.

Gli uffici movimento dei posti di servizio presenziabili da dirigente movimento saranno inoltre dotati dei registri M. 42, M. 55, protocollo M. 100, paletta di comando, ecc.

Art. 9

Riepiloghi, prescrizioni e bollettino di frenatura e composizione

1. I riepiloghi ed i relativi moduli delle prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da apposito incaricato devono essere compilati in tempo utile dal capotreno in base alle comunicazioni che riceverà dal DCO. Le prescrizioni di movimento praticate dovranno dal capotreno essere confermate al DCO. Le Unità periferiche interessate possono disciplinare procedure particolari per l'emissione dei riepiloghi e delle relative prescrizioni di movimento di carattere permanente o di qualche durata.

2. Sul tratto di linea di giurisdizione del DCO, oltre ai normali moduli M. 3, M. 40 DL ed M. 40 vengono utilizzati i moduli M. 40 TELEC/2, dal DCO ed M. 40 TELEC/1, dal personale delle stazioni e dei treni per prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato n. 1).

Nelle righe in bianco dei predetti moduli possono essere praticate ulteriori prescrizioni.

Il DCO, quando deve comunicare all'agente treno prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del modulo M. 40 TELEC/1, compilerà il mod. M. 40 TELEC/2 in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine o, per i moduli M. 40 TELEC (Blocco Radio), i riferimenti d'ordine delle prescrizioni da praticare la cui casella è da barrare. In ogni caso il DCO deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Nel trasmettere il contenuto dei moduli il DCO deve indicare la data, il numero progressivo

del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma.

Nella compilazione dei moduli M. 40 TELEC le prescrizioni non notificate debbono ritenersi annullate.

Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.

Il mod. M. 40 TELEC/1 viene compilato a decalco in tre esemplari di cui uno rimane attaccato al blocchetto; uno, con la firma del macchinista, rimane al capotreno che l'allegherà al riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento ed uno rimane al macchinista. Sulle linee ove il macchinista è agente treno, questi dovrà ritirare solo la propria copia.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il modulo M. 40 TELEC/1 (Blocco Radio) è composto di soli due esemplari, mancando quello per il capotreno. Su tali linee, il personale di condotta deve essere munito di un fascicolo di moduli M. 40 TELEC/1 (Blocco Radio).

Il dirigente movimento di un posto di servizio, utilizzerà il modulo M. 40 TELEC/1 compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni impartite con dispaccio dal DCO. Il modulo M. 40 TELEC/1 può anche essere trasmesso per telefono dal dirigente movimento di un posto di servizio all'agente treno.

Le prescrizioni previste dal mod. M. 40 TELEC possono essere trasmesse tramite l'apposito incaricato quando la stazione è presenziata.

Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli operatori.

3. I bollettini di frenatura e composizione ed i relativi moduli delle prescrizioni tecniche riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da apposito incaricato devono essere compilati in tempo utile dal capotreno.

Art. 10

Costituzione degli itinerari

1. Il dirigente movimento della stazione porta, per l'inoltro di ciascun treno verso il tratto telecomandato effettua la richiesta di consenso al DCO che lo concede con l'apposito comando. Tale consenso è richiesto per la disposizione a via libera del segnale di partenza.

La richiesta e la concessione del consenso può essere effettuata automaticamente per i CTC dotati di appositi dispositivi stabiliti dalla Unità centrale competente atti alla gestione automatica del numero del treno.

2. II comando degli itinerari di arrivo e partenza nelle stazioni intermedie, se telecomandate, viene impartito direttamente dal DCO; se presenziate, viene impartito dall'agente in loco dopo ottenuto l'eventuale consenso del DCO. Nel caso di treno che abbia origine da una stazione impresenziata o presenziata da apposito incaricato, il DCO prima di disporre per la costituzione dell'itinerario di partenza, dovrà espletare le procedure di cui all'art. 9/1.

3. In particolari situazioni di esercizio, il comando dell'itinerario di partenza può essere devoluto al capotreno secondo quanto previsto dalle apposite istruzioni.

4. Nelle stazioni munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico può essere consentito, con le norme stabilite dall'appo-

sita istruzione, l'arrivo contemporaneo di due treni in senso inverso pur essendo convergenti i rispettivi itinerari.

5. In determinati impianti l'itinerario di arrivo può essere comandato a mezzo di un dispositivo azionato direttamente dal treno.

6. Quando un treno termini la corsa in una stazione intermedia temporaneamente presenziata, l'agente in servizio al posto, dopo aver accertata la completezza del treno, deve trasmettere al DCO il dispaccio di giunto. Nel caso in cui detta stazione fosse impresenziata, il giunto dovrà essere trasmesso dal capotreno.

Inoltre, sulle linee a semplice binario, nelle stazioni munite di maniglia di consenso per treno incrociante di cui all'art. 5, il capotreno dovrà anche azionare la suddetta maniglia, indipendentemente dal manifestarsi dell'indicazione ottica ed acustica, e completare il dispaccio di giunto con la dizione *"Azionata maniglia per treno incrociante"*.

Nelle stazioni impresenziate ove non esista la maniglia di consenso per treno incrociante, non occorre che il capotreno trasmetta il giunto del proprio treno, quando lo stesso materiale e lo stesso personale effettua un successivo treno, purché durante la sosta il capotreno presenzi continuativamente la stazione.

Art. 11

Incroci e precedenze

1. In caso di necessità, il DCO provvede a stabilire, senza particolari formalità, la nuova sede di incrocio rispetto a quella fissata nell'orario grafico.

2. Il personale dei treni non interviene mai nel controllo degli incroci indipendentemente dal tipo di segnalamento esistente nelle stazioni.

3. In caso di necessità, il DCO provvede, rispetto a quanto previsto nell'orario grafico, a variare la successione dei treni senza particolari formalità, dandone comunicazione con dispaccio alle stazioni porta interessate, a meno che esistano particolari dispositivi di trasmissione del numero del treno.

4. Nelle stazioni munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico, su linee con CTC semplificato, le precedenze possono essere effettuate secondo quanto previsto nell'apposita istruzione ricoverando, in manovra, il treno che cede il passo nel binario di circolazione specializzato per il senso inverso.

In deroga a quanto previsto dall'art. 7 comma 5 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, è consentito il movimento di retrocessione sul binario di ricovero non indipendente dall'itinerario di arrivo del treno che prende il passo.

Art. 12

Licenziamento dei treni

1. Al licenziamento dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, provvede il capotreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure nel caso di attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio. Nel caso di partenza con segnale a via impedita nelle stazioni non presenziate o presenziate da Apposito Incaricato, quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la

prescrizione relativa (M. 40 TELEC) o dopo che il macchinista, in funzione di agente treno, gliene abbia dato notizia verbale; nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.

2. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del macchinista anche nelle stazioni presenziate da DM, dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento ed il segnale di pronti del capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. Il DM può intervenire direttamente per il licenziamento del treno previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta[(1)] e avviso verbale al capotreno.

Art. 13

Effettuazione treni straordinari e supplementari. Soppressione dei treni

1. I treni straordinari vengono effettuati dal DCO senza l'autorizzazione del Capo Reparto Territoriale Movimento.

2. L'annuncio per il tratto di giurisdizione deve essere diramato considerando originari dalle stazioni porta anche i treni che provengono da stazioni precedenti il tratto stesso. Per tali treni il dirigente movimento della stazione di effettiva origine deve dare al DCO le necessarie notizie (composizione, destinazione, ecc.) per la scelta dello straordinario o supplementare di proseguimento e per la tempestiva richiesta di locomotiva e personale.

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

Per il proseguimento dei treni straordinari e supplementari oltre il tratto di propria giurisdizione, il DCO deve dare le necessarie notizie alle stazioni porta interessate.

L'annuncio va esteso, oltre che alle stazioni porta, alle stazioni toccate dallo straordinario o supplementare, se presenziate.

II dispaccio di annuncio dei treni straordinari e supplementari non richiede conferma.

3. Per la soppressione, fusione e sostituzione dei treni valgono le stesse norme di cui al comma precedente in quanto pertinenti.

Art. 14

Anticipo nella corsa dei treni

1. È ammesso inoltrare treni in anticipo sul proprio orario con l'osservanza delle norme stabilite dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.

Art. 15

Manovre

1. Alle operazioni per l'effettuazione delle manovre dei treni deve provvedere il capotreno od altro agente designato dalle Imprese Ferroviarie in possesso della prescritta abilitazione (accompagnamento treni) coadiuvato, sotto la sua direzione e sorveglianza, dal personale di scorta del treno o dal personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria eventualmente presente. Per le manovre interessanti le tradotte le predette incombenze sono devolute all'agente di scorta.

L'apposito incaricato delle stazioni presenziate provvede alla manovra degli enti dal banco dell'apparato di stazione.

Le manovre nelle stazioni intermedie devono essere sempre autorizzate dal DCO. Nelle stazioni porta le manovre si svolgono secondo le norme comuni.

2. Nelle stazioni presenziate il DCO autorizzerà verbalmente l'apposito incaricato, salvo che la manovra debba superare il punto protetto o si tratti di stazione di cui all'art. 7 comma 6 del Regolamento per la circolazione dei treni, nel qual caso occorre l'autorizzazione con dispaccio, che dovrà essere controfirmato dall'agente di cui al primo capoverso del comma 1.

3. Quando la manovra debba superare il picchetto limite, o quando si tratti di stazione di cui all'art. 7 comma 6 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, il DCO, prima di autorizzarla, deve comandare l'inibizione apertura segnali nel posto di servizio limitrofo e mantenerla fino all'ultimazione della manovra.

Nel caso di stazione porta, quel dirigente movimento dovrà attenersi a quanto previsto dalle norme regolamentari vigenti considerando il DCO come dirigente movimento del posto di servizio limitrofo.

Quando la manovra debba superare il picchetto limite di stazione impresenziata o presenziata da apposito incaricato non occorre che venga preceduta a 200 metri da agente con segnale di arresto a mano.

4. Quando si presenti la necessità di effettuare una manovra in una stazione impresenziata, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà chiedere verbalmente l'autorizzazione al DCO. Nel caso in cui la manovra debba superare il

punto protetto la richiesta va fatta con il seguente dispaccio:

- "*DCO ……. chiedo autorizzazione alla manovra oltre il picchetto limite nella stazione di ……. lato ……..*" .

L'avvenuto sbloccamento delle chiavi da parte del DCO equivale ad autorizzazione alla manovra. In caso di mancato sbloccamento delle chiavi il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento e, quindi, autorizzare l'effettuazione della manovra, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a quando l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.

La manovra degli scambi centralizzati dovrà essere, di regola, effettuata a mano a cura dell'agente di cui al primo capoverso del comma 1.

5. L'agente di cui al primo capoverso del comma 1, per tutto il tempo di svolgimento della manovra, dovrà sempre custodire presso di sé la chiave estratta dall'unità bloccabile. Tale chiave dovrà sempre essere prelevata, anche se non occorrente per la manovra dei deviatoi, per garantire il mantenimento a via impedita dei segnali corrispondenti. A manovra ultimata l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà reinserire la chiave nell'unità bloccabile, avvisandone verbalmente il DCO che provvederà al suo bloccamento.

II DCO, prima di qualsiasi ulteriore operazione, dovrà accertare a mezzo del ricontrollo che la chiave stessa è regolarmente inserita e bloccata.

Con l'inserimento della chiave nell'unità bloccabile, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 conferma che la manovra è ultimata e che sono stati effettuati tutti gli accertamenti e le incombenze previste circa lo stazionamento dei rotabili, la visita ai deviatoi, ecc.

Nell'eventualità che nella relativa unità bloccabile il tasto di liberazione artificiale dovesse risultare spiombato, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà confermare con dispaccio l'ultimazione della manovra e la reintroduzione della chiave nell'unità bloccabile.

6. È ammesso che nelle stazioni impresenziate la manovra dei deviatoi sia eseguita in telecomando dal DCO; inoltre, ove possibile, la manovra elettrica dei deviatoi può essere eseguita dall'agente di cui al primo capoverso del comma 1, previe intese con il DCO.

In tali casi il DCO dovrà autorizzare con dispaccio l'esecuzione della manovra dopo aver comandato l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a quando l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.

Quando la manovra dei deviatoi è effettuata dal DCO, questi dovrà autorizzare verbalmente ogni singolo movimento dopo la predisposizione dell'istradamento; l'agente che comanda la manovra dovrà sempre accertare, per ogni singolo deviatoio, dopo il superamento del relativo picchetto speciale e prima di impegnare gli aghi, la regolare disposizione del deviatoio.

7. Quando la manovra in una stazione impresenziata interessi uno o più passaggi a livello, l'agente che comanda la manovra deve farla arrestare prima di impegnare ciascun passaggio a livello e farla proseguire solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento.

8. Nelle stazioni impresenziate non possono aver luogo manovre con i treni senza la presenza di agente di cui al primo capoverso del comma 1, salvo casi di emergenza.

9. Nelle stazioni impresenziate lo stazionamento dei rotabili non è ammesso sui binari di circolazione, salvo casi particolari disciplinati dalle Unità periferiche interessate.

10. Per le stazioni munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico sprovviste di picchetti limite di manovra, il DCO dovrà sempre comandare l'inibizione apertura segnali nei posti di servizio limitrofi prima di autorizzare, con lo svincolo della chiave dall'unità bloccabile, l'esecuzione della manovra. Nel caso di cui all'art. 11/4 l'inibizione apertura segnali deve essere comandata solo nel posto di servizio limitrofo verso il quale si svolge il movimento.

11. Nei posti di servizio telecomandati può essere considerato manovra, su specifico ordine del DCO, il movimento di un treno con segnali disposti a via impedita. In tale caso non vanno osservate le modalità di cui ai commi precedenti, ma le sole prescrizioni impartite con M. 40 TELEC.

12. I movimenti di veicoli da e per i raccordi in linea devono essere effettuati solo in regime di interruzione, con le modalità previste all'art. 17 per i treni materiali.

13. Sulle linee esercitate con SCC, norme particolari possono essere emanate dall'Unità centrale competente per l'effettuazione delle manovre nei posti di servizio dotati di particolari dispositivi.

Art. 16

Interruzioni ed intervalli d'orario

1. Le richieste di conferma di interruzione o di intervallo d'orario devono essere rivolte sempre al DCO, dall'agente del servizio interessato.

Il dispaccio di annuncio dovrà essere diramato dal DCO alle sole stazioni limitrofe, se presenziate, delimitanti il tratto interrotto. II DCO, espletati gli obblighi di propria competenza, confermerà con comunicazioni registrate l'interruzione all'agente richiedente.

Su determinate linee dotate di particolari dispositivi, il dispaccio di annuncio alle stazioni interessate può essere sostituito da comunicazioni verbali registrate previa emanazione di specifiche norme di dettaglio da parte dell'Unità centrale competente.

L'interruzione di un binario di linea si intende sempre delimitata dai segnali di protezione dei posti di servizio, salvo specifica richiesta e concessione di ulteriori tratti di binario oltre i suddetti segnali.

1 bis. Nei PdS presenziati, per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti devono essere osservate le norme di cui all'art. 18/2 RCT (i dispositivi di esclusione e quelli di inibizione apertura dei segnali sono atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto).

Nei PdS telecomandati da DCO non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.

1 ter. Sulle linee e nei PdS dotati di particolari dispositivi, i dispacci di richiesta e conferma di interruzione o intervallo d'orario fra agente dei Servizi tecnici ed il DCO possono essere sostituiti da intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte dell'Unità centrale competente.

2. II DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente espleterà le seguenti procedure:

a) sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio binario non banalizzate dovrà comandare l'inibizione all'apertura dei segnali che immettono nel tratto interrotto; qualora ciò non fosse possibile, dovrà vincolare con dispaccio al proprio nulla osta la partenza dei treni da opportuna stazione.

b) Sulle linee a doppio binario banalizzate, dovrà disporre per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto con l'impiego dell'apposito dispositivo di fuori servizio, accertandone il regolare funzionamento o, in alternativa, con il comando di inibizione dell'apertura dei segnali che immettono sul tratto interrotto.

3. Sulle linee a doppio binario non banalizzate, in caso di circolazione sul binario illegale, occorre il presenziamento con dirigente movimento dei posti interessati dall'interruzione. La circolazione a binario unico dovrà avvenire secondo le norme dell'art. 19 del Regolamento per la Circolazione dei Treni; l'immissione dei treni sulla tratta ridotta a binario unico è sempre vincolata a dispaccio di nulla osta del DCO.

4. Nelle stazioni munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico il DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente, oltre al comando di inibizione apertura segnali dovrà anche impartire nelle stazioni limitrofe al tratto interrotto l'apposito comando di "circolazione treni materiali e carrelli" per escludere il dispositivo di comando automatico di itinerario.

5. Il DCO, ricevuto il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione dall'agente titolare dell'interruzione, dovrà togliere l'inibizione all'apertura dei segnali sulle linee a semplice binario o, sulle linee a doppio binario banalizzate, dovrà disporre per la riattivazione del binario fuori servizio a mezzo dell'apposito dispositivo; diramerà inoltre la riattivazione alle eventuali stazioni cui era stato notificato l'annuncio di interruzione.

5 bis. Sulle linee e nei PdS dotati di particolari dispositivi, il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione fra agente dei Servizi tecnici ed il DCO può essere sostituito da

intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte dell'Unità centrale competente.

6. Per la richiesta e la concessione di interruzioni interessanti i binari di una stazione impresenziata vanno osservate norme analoghe a quelle previste per le interruzioni dei binari di linea.

Il DCO prima di concedere l'interruzione, che dovrà intendersi in ogni caso limitata entro le traverse limite del binario in soggezione, dovrà, al fine di proteggere il binario interrotto, comandare l'inibizione apertura segnali su entrambi i lati della stazione, salvo l'esistenza di particolari dispositivi di esclusione di itinerario.

L'agente titolare dell'interruzione, ricevutane la concessione dovrà, prima di utilizzare l'interruzione, applicare il dispositivo di corto circuito al fine di assicurare l'occupazione del binario per tutta la durata dell'interruzione, oppure, ove esistenti, azionare i particolari dispositivi di occupazione.

L'inibizione apertura segnali potrà essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi e partenze di treni sui binari rimasti in esercizio, dopo aver acquisito la certezza della regolarità dell'itinerario.

L'inibizione dovrà essere subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.

7. Nelle stazioni munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico, il DCO, prima di concedere l'interruzione di un binario, entro le traverse limite, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali nella stazione precedente secondo il senso di marcia; dovendosi invece interrompere un tratto di binario fra segnali di protezione e traversa limite l'inibizione all'apertura segnali va comandata sia nella stazione precedente, secondo

il senso di marcia, che nella stazione soggetta ad interruzione per i treni in senso inverso.

8. Per particolari opportunità di servizio il DCO può interrompere d'iniziativa un binario, attivando la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio.

Art. 17

Treni materiali e carrelli

1. I movimenti dei carrelli e dei treni materiali nell'ambito delle stazioni impresenziate avvengono con le norme previste per le manovre; dovranno inoltre essere utilizzati i particolari comandi eventualmente previsti nell'impianto.

Quando un carrello o treno materiale sosti su un binario di circolazione il DCO dovrà disporre il comando inibizione apertura segnali da ambo i lati della stazione.

L'eventuale ricevimento di un treno su altro binario dovrà avvenire con le procedure previste nel caso di binario interrotto di cui al precedente art. 16 comma 6.

L'utilizzazione del dispositivo di occupazione dei circuiti di binario, da prevedersi solo per i carrelli, verrà richiesta verbalmente dal DCO e confermata con comunicazione registrata dall'agente di scorta. In mancanza di tale conferma il ricevimento dei treni dovrà avvenire con segnale disposto a via impedita.

2. La circolazione in linea dei carrelli deve sempre avvenire in regime di interruzione di binario.

L'uscita dei carrelli e treni materiali dai posti di servizio impresenziati, avverrà, dopo la predisposizione dell'istradamento, su autorizzazione verbale del DCO. L'agente di scor-

ta, dopo che il carrello o treno materiale ha liberato la stazione, avviserà con comunicazione registrata il DCO, utilizzando la seguente formula:

- *"Stazione (o bivio ecc.) di …..…. liberata. Carrello (o treno materiale) prosegue su binario interrotto"*.

Per il ricovero nei posti di servizio, il carrello o treno materiale dovrà arrestarsi all'altezza del segnale di protezione e l'agente di scorta dovrà annunciarsi al telefono per ricevere istruzioni.

Nei posti di servizio impresenziati il DCO, dopo aver impartito il comando inibizione apertura segnali anche dal lato opposto della stazione e aver predisposto l'istradamento, ordinerà il rientro con comunicazione registrata:

- *"Avanzate per ricoverarvi nel binario ….…..…*".

Quando sia possibile effettuare il ricovero direttamente allo scalo, il DCO provvederà preventivamente a sbloccare dall'unità bloccabile la chiave occorrente all'agente di scorta per la manovra degli scambi non centralizzati.

L'agente di scorta, avvenuto il ricovero, dovrà confermare al DCO con comunicazione registrata:

- *"Carrello (o treno materiale) ricoverato in binario ……. (o allo scalo)"*.

Nel caso di ricovero allo scalo dovrà anche provvedere al reinserimento della chiave nell'unità bloccabile.

Norme diverse per l'uscita o l'ingresso di carrelli o treni materiali nei posti di servizio possono essere stabilite dalle istruzioni specifiche in relazione all'esistenza di particolari dispositivi di sicurezza.

Nel caso di treno materiale il ricovero potrà avvenire con la disposizione a via libera del segnale di protezione senza

particolari cautele. In questo caso, nelle stazioni di linee a semplice binario munite di maniglia di consenso per treno incrociante, il DCO dovrà ordinare verbalmente all'agente di scorta di azionare la suddetta maniglia.

3. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché sulle relative interconnessioni, sono ammessi a circolare solo carrelli che garantiscono l'occupazione dei cdb.

Art. 18

Cantieri di lavoro

1. I cantieri di lavoro potranno operare in regime di interruzione o con protezione autonoma.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la protezione autonoma è ammessa solo nei casi ed alle condizioni previste dalla Istruzione per la protezione dei cantieri.

Art. 19

Inibizione apertura segnali

1. Il comando di inibizione apertura segnali provoca la chiusura dei corrispondenti segnali eventualmente aperti e, se eseguito in precedenza, ne inibisce la disposizione a via libera.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il comando di inibizione apertura segnali provoca la chiusura dei corrispondenti segnali virtuali eventualmente aperti e, se eseguito in precedenza, ne inibisce la disposizione a via libera. Tale effetto determina la riduzione o la revoca della Autorizzazione al Movimento, se già concessa, oppure ne inibisce la concessione se non ancora concessa.

2. In relazione alle caratteristiche del CTC, è necessario far ricorso al comando di inibizione apertura segnali, oltre che nei casi espressamente previsti dalle presenti disposizioni, ogni qualvolta esistano situazioni che richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza dell'esercizio. In ogni caso quando non sia possibile comandare o fare affidamento sulle inibizioni a cui si è fatto ricorso, il DCO dovrà, oltre che astenersi dall'effettuare comandi o concedere consensi relativi agli itinerari di cui è prevista l'inibizione, vincolare con dispaccio al proprio nulla osta i treni che non intende far avanzare.

Art. 20

Nulla osta del Dirigente Centrale Operativo

1. Quando la partenza di un treno è subordinata al nulla osta del DCO, detto nulla osta dovrà essere richiesto verbalmente e concesso con dispaccio.

2. Il nulla osta concesso dal DCO non ha valore di via libera, ma solo di benestare all'immissione del treno in linea.

3. Sulle linee esercitate con SCC, il dispaccio di nulla osta può essere omesso per particolari situazioni stabilite dall'Unità centrale competente.

Art. 21

Operazione di ricontrollo

1. Per le caratteristiche del CTC, di cui all'art. 2, l'utilizzazione di determinate ripetizioni nel posto centrale in particolari situazioni di esercizio è subordinata all'effettuazione con esito positivo di una operazione, denominata "ricontrollo", da effettuare con apposito comando.

2. L'operazione di ricontrollo è necessaria in tutti i casi previsti dalle presenti disposizioni e deve essere effettuata due volte nei seguenti casi:

- quando il DCO deve disporre per movimenti di treni con segnale a via impedita;
- quando deve essere utilizzato un controllo di inibizione all'apertura dei segnali.

3. Sulle linee esercitate con SCC l'operazione di ricontrollo non è necessaria.

Art. 22

Guasto delle apparecchiature telefoniche

1. In caso di guasto delle telecomunicazioni, il servizio può continuare purché i segnali possano essere regolarmente disposti a via libera; nel caso in cui ciò non risultasse possibile la circolazione dovrà essere arrestata fino alla riparazione del guasto.

2. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso in cui si verifichi il contemporaneo guasto delle telecomunicazioni e l'assenza della Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione delle telecomunicazioni od al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento.

Art. 23

Guasto delle apparecchiature del sistema CTC

1. Il guasto delle apparecchiature del sistema CTC può comportare:

- fuori servizio del posto centrale per cui risulta

impossibile inviare comandi a tutti i posti periferici e/o ricevere controlli da essi.

- impossibilità di impartire comandi ad uno o più posti periferici o di ricevere controlli da essi.

2. Il DCO dovrà sempre dare immediato avviso all'agente della manutenzione, con comunicazione registrata, di qualsiasi guasto intervenuto nelle apparecchiature del sistema.

In caso di disconnessione, per guasto, di uno o più posti periferici il DCO non dovrà più fare affidamento su eventuali comandi di inibizione apertura segnali e dovrà sostituirli con vincolo al proprio nulla osta trasmettendo al personale dei treni interessati il seguente dispaccio:

- *"Capotreno (o macchinista) treno …… vostra partenza da …… vincolata a mio nulla osta"*.

I movimenti dei treni nei posti telecomandati disconnessi dovranno effettuarsi con i segnali disposti a via impedita. Nei posti di servizio muniti dei comandi locali di emergenza di cui all'art. 5 comma 3 il DCO autorizzerà con dispaccio il capotreno all'uso di tale dispositivo per comandare l'itinerario di partenza.

Per i posti di servizio presenziabili il DCO dovrà provvedere per il loro presenziamento al più presto possibile al fine di farli esercitare in esclusione dal sistema.

3. Nel caso di guasto del dispositivo di concessione di consenso per la partenza dei treni da un posto di servizio presenziato da dirigente movimento verso il tratto di giurisdizione del DCO, questi autorizzerà verbalmente quel dirigente movimento ad escludersi dal sistema, allo scopo di poter disporre a via libera i segnali di partenza. Il dirigente movimento dovrà confermare con dispaccio l'avvenuta esclusione e chiedere

verbalmente, treno per treno, l'autorizzazione all'invio verso il tratto telecomandato, invio che dovrà essere sempre autorizzato dal DCO con il seguente dispaccio:

- *"N.O. partenza treno …… in esclusione DCO* (premettendo ove occorra) *dopo arrivo vostra stazione treno ……..".*

4. Occorrendo escludere dal sistema un posto di servizio presenziato da apposito incaricato, il DCO ordinerà verbalmente l'esclusione stessa; l'apposito incaricato, dopo eseguita la relativa operazione ne darà conferma con dispaccio al DCO.

L'apposito incaricato, salvo diversa disposizione impartita con dispaccio dal DCO, provvederà a ricevere tutti i treni sul binario di corretto tracciato.

In caso di incrocio o di precedenza il DCO dovrà avvisare tempestivamente l'apposito incaricato con il seguente dispaccio:

- *"Per incrocio (o precedenza) treno …… arriva in binario …... Treno …….. arriva in binario ……..".*

Qualora l'incrocio o la precedenza vengano decisi dal DCO dopo che il primo treno sia già arrivato sul binario di corsa, il DCO avviserà l'apposito incaricato con il seguente dispaccio:

- *"Per incrocio (o precedenza) treno ……* (secondo) *arriva in binario ….....…..".*

Nessun treno potrà partire dalla stazione senza il nulla osta del DCO che lo concederà col seguente dispaccio:

- *"N.O. partenza treno dal binario ……* (premettendo dove occorra) *dopo arrivo vostra stazione treno ……".*

5. L'avvenuta partenza dei treni da un posto di servizio in esclusione dal sistema, deve essere comunicata verbalmente al DCO.

Art. 24

Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita

1. In ogni caso di mancata disposizione a via libera del segnale di un posto di servizio impresenziato, il DCO dovrà effettuare la doppia operazione di ricontrollo per accertare quali siano le condizioni presenti e quali quelle mancanti.

Se a seguito del ricontrollo di cui sopra risulta che:

- esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatoi interessanti l'itinerario;
- risulta normale il dispositivo di manovra a mano deviatoi;
- esiste il bloccamento del punto di origine dell'itinerario;

il treno può essere autorizzato a superare il segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 30 km/h su tutto l'itinerario; sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di segnale di partenza unico od esterno di una stazione oppure del segnale di protezione di un bivio o di un posto di comunicazione, al treno deve essere invece prescritto di non superare la velocità di 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo PdS.

Qualora invece manchi una delle predette condizioni dovrà essere prescritto al treno di percorrere l'itinerario in manovra fermando prima di impegnare i deviatoi e proseguire solo dopo averne accertata l'integrità e la regolare posizione.

Per gli eventuali passaggi a livello protetti dal segnale del posto di servizio e il cui controllo sia riportato nel posto centrale, non occorre praticare alcuna prescrizione, purché oltre al relativo controllo di chiusura, esistano le tre condizioni sopra specificate.

Mancando invece una delle suddette condizioni, al treno dovrà essere prescritta la specifica marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello interessati.

Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale di partenza, il DCO non dovrà prescrivere al treno la marcia a vista per i passaggi a livello per i quali sia rilevabile in sicurezza nel posto centrale l'esistenza del consenso di chiusura.

Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche interessate sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

2. L'ingresso dei treni con segnale disposto a via impedita nelle stazioni telecomandate viene ordinato all'agente treno dal DCO, il quale, oltre ad aver ottemperato a quanto disposto al comma 1, deve di regola comandare l'inibizione all'apertura dei segnali di protezione in senso inverso, allo scopo di impedire i possibili movimenti contemporanei ove questi sono vietati.

In caso di incrocio o di precedenza che debba avvenire nella stazione, il DCO autorizzerà l'eventuale ingresso con segnale a via impedita del secondo treno (incrociante o che prende il passo) dopo aver ricevuto dall'agente treno del primo treno conferma che detto treno è regolarmente ricoverato in stazione con il dispaccio:

- *"Treno ..... giunto a ..... in binario .....*".

Nei posti presenziati, all'ingresso dei treni provvederà l'agente che li presenzia.

3. L'esistenza della condizione di blocco non è mai accertabile dal posto centrale, per cui, quando il relativo segnale

non si dispone a via libera o, ove esistente, non si attiva il segnale di avvio, il blocco deve essere considerato guasto a meno che l'esistenza della via libera di blocco elettrico non venga accertata da un agente sul posto. Si fa eccezione per alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri. Su tali linee l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta dal segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto centrale. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

Quando non è utilizzabile il blocco elettrico, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni.

Sulle linee esercitate con il blocco automatico, a semplice e a doppio binario banalizzate, sulle quali la circolazione si svolga a doppio senso su uno dei binari, il DCO, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno che vi ha circolato. Nei tratti di linea a doppio binario comprendenti passaggi a livello protetti da permissivi i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei suddetti segnali. Sulle linee a doppio binario esercitate con il blocco automatico, purché non venga attuata la circolazione a destra o illegale sul binario interessato al guasto, il DCO potrà distanziare i treni evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione immediatamente a valle del segnale di partenza, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Ai treni così inviati prescriverà o farà prescrivere la marcia a vista di cui all'apposita prescrizione prevista sul mod. M. 40 TELEC.

Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi, a semplice e a doppio binario, il DCO, prima di consentire la partenza di

un treno deve acquisire la certezza che la tratta sia libera procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno che vi ha circolato.

Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, qualora il segnale del posto non si disponga a via libera ma si possa accertare in sicurezza nel posto centrale l'esistenza della via libera di blocco elettrico, per la partenza del treno, oltre alle altre occorrenti, deve essere praticata al treno la seguente prescrizione: *"Esiste via libera di blocco elettrico"*.

Sulle linee esercitate con ERTMS/ETCS L2, nel posto centrale sono rilevabili in sicurezza, tramite l'interfaccia operatore RBC, lo stato dei Posti Cambio Fase (attivo, non attivo) e lo stato di libero-occupato dei circuiti di binario, secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

3 bis. Ogni qualvolta il blocco radio non è utilizzabile, spetta al DCO provvedere al distanziamento dei treni.

Il DCO potrà distanziare i treni con marcia a vista, evitando, per quanto possibile, di far circolare più di un treno alla volta nella tratta, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Quando sia ritenuto più conveniente ai fini della circolazione il DCO, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno che vi ha circolato.

Il blocco radio deve essere sempre considerato guasto ed il DCO, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera procurandosi il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato, nei seguenti casi:

a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti dall'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco radio;

b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;

c) mancata inversione dell'orientamento del blocco radio;

d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario.

Il DCO, per il solo treno interessato, deve provvedere al distanziamento con il dispaccio di giunto secondo quanto previsto dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio anche nei seguenti casi:

- mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema in corrispondenza di punti singolari del sistema elettrico di alimentazione (Posti di Cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di linea che non possono essere rialimentati);
- guasto all'apparecchiatura di bordo.

4. In caso di guasto della sezione di blocco attigua ad un posto impresenziato verso il quale occorre inoltrare un treno, il DCO deve effettuare l'operazione di ricontrollo per accertare l'efficienza del segnale di protezione del posto stesso; in caso di esito negativo dovrà essere prescritto al treno di fermare a quel segnale comunque disposto.

5. Il DCO, sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio banalizzate, prima di consentire la partenza di un treno con segnale disposto a via impedita, dovrà comandare nel posto limitrofo l'inibizione all'apertura dei segnali di partenza in senso opposto. Tale inibizione sarà mantenuta fino a che il treno partito abbia impegnato l'unica o l'ultima sezione di blocco della tratta. Quando non fosse possibile comandare l'inibizione di cui sopra, il DCO dovrà vincolare la partenza dell'eventuale treno in senso inverso al proprio nulla osta che concederà condizionandolo al giunto, in quel posto di servizio, del treno in circolazione nella tratta.

Sulle linee esercitate con SCC, l'inibizione all'apertura di segnali di partenza in senso opposto, non occorre in caso di attivazione del segnale di avvio.

Su alcune linee a doppio binario esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, nel caso di mancata attivazione del segnale di avvio, l'inibizione all'apertura dei segnali di partenza nel posto limitrofo non è necessaria qualora per il binario interessato sia stata accertata, tramite i controlli sicuri, l'esistenza dell'orientamento del blocco per le partenze e l'assenza del fuori servizio.

Sulle linee esercitate con SCC, munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il comando di inibizione all'apertura dei segnali di partenza in senso opposto non occorre nel caso in cui si attivi il segnale virtuale di avvio a luce fissa ed il treno riceva l'Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema.

6. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione, presenziati da dirigente movimento con segnale disposto a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il dirigente movimento nel chiedere il nulla osta dovrà anche precisare se esista la via libera di blocco elettrico. Il DCO, nel caso in cui manchi la suddetta condizione, completerà il nulla osta con le prescrizioni da praticare al treno.

Se esiste la condizione di blocco elettrico il dirigente movimento praticherà, di sua iniziativa, la relativa prescrizione, utilizzando il mod. M. 40 TELEC.

6 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per le partenze da un PdS presenziato da dirigente movimento con segnale virtuale a via

impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il DM, nel chiedere il nulla osta, dovrà anche precisare al DCO se esiste la libertà della prima sezione di blocco radio; il DCO, oltre al nulla osta, trasmetterà le prescrizioni da praticare al treno utilizzando il modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio).

7. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione presenziati da apposito incaricato con segnale disposto a via impedita, questi dovrà confermare con dispaccio al DCO, l'avvenuta costituzione dell'itinerario, la presenza o meno delle condizioni di sicurezza relative al blocco, passaggi a livello ed altri eventuali enti di linea.

Il DCO, che dovrà considerare l'itinerario bloccato, disporrà per il movimento a via impedita, dettando all'apposito incaricato le prescrizioni del mod. M. 40 TELEC che questi dovrà consegnare all'agente treno.

8. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione telecomandati, con segnale disposto a via impedita, il DCO, ove previsto, si farà confermare con dispaccio dall'agente treno le condizioni di sicurezza relative al blocco, passaggi a livello ed altri eventuali enti di linea.

Per quanto concerne i passaggi a livello manovrati da posti di custodia, ove non sia prevista la ripetizione del consenso di chiusura ad uso dell'agente treno, il DCO dovrà istituire la chiusura treno per treno con le modalità previste dalle Istruzioni per l'esercizio dei passaggi a livello.

8 bis. Le procedure di cui ai precedenti commi devono essere adottate anche nel caso di movimenti con segnali disposti

a via impedita nelle stazioni munite di segnalamento plurimo o segnalamento a cascata.

9. Sulle linee esercitate con il blocco automatico, 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 procedure di cui ai precedenti commi.

Le procedure dei precedenti commi devono essere osservate anche sulle linee esercitate con il blocco conta-assi per il superamento dei segnali di protezione e partenza a via impedita con lettera "D" od "A" spenta.

10. Sulle linee esercitate con il blocco automatico, il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche raccordi in linea, disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO con la seguente specifica prescrizione: *"Proseguite dal PBA n°..... con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante"*.

Il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche punti singolari della linea diversi da raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.), disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO, con le procedure riportate nell'Orario di servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").

11. Sulle linee esercitate con B.ca, il superamento di un segnale di PBI disposto a via impedita e con lettera "A" spenta viene ordinato all'agente treno dal DCO con le seguenti

specifiche prescrizioni:

- *"Proseguite dal segnale di PBI n° …..… disposto a via impedita con lettera "A" spenta";*
- *"Tratto da…..…..a…..…..libero da treni"* (aggiungendo la dizione: *"come da M.40□TELEC in vostro possesso"* nel caso in cui il treno stia già circolando con il giunto telefonico);
- (eventualmente, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40 TELEC) *"Fermatevi al segnale di protezione della stazione di……comunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni dal DCO" ;*
- *"Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL Km.…..…* (quelli protetti dal segnale)".

Se il segnale del PBI protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40 TELEC, la seguente prescrizione: "*Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al Km …. ed oltrepassatelo con cautela senza superare la velocità di 30 Km/h, dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato*".

Se il segnale del PBI protegge anche punti singolari della linea diversi da raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.), in aggiunta alle suddette prescrizioni dovranno essere osservate anche le procedure riportate nell'Orario di servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").

Art. 24 bis

Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita sulle linee esercitate con SCC

1. Sulle linee esercitate con SCC, nel caso di mancata

disposizione a via libera dei segnali di un PdS gestito in regime di telecomando, il DCO può autorizzare il treno a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio, sia a luce fissa che lampeggiante.

a) L'accensione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando.
   Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.
   Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.
   Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa dovrà avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.
   Il segnale di avvio quando è attivo a luce fissa autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza interessato.

b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto centrale mediante un apposito comando.
   Il DCO, prima di impartire tale comando, deve ordinare all'agente treno, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M. 40 TELEC) oppure con comunicazioni

verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'Allegato 2, su quale binario o linea deve istradarsi (*"Dovete istradarvi sul binario□../verso……."*ed, eventualmente, *"Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra", "Dovete percorrere linea …."*).

Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, deve riprendere la corsa osservando, oltre a tutti gli obblighi di cui al precedente punto a), le seguenti procedure:

- proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente;
- dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio il macchinista, ed il capotreno qualora svolga le funzioni di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (art. 6 comma 3) come segue:
  - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando la velocità di 30 km/h;
  - se la luce blu è spenta o nel caso di deviatoio con manovra a mano (non centralizzato), l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione[(1)] oppure con comunicazioni verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'Allegato 2, la posi-

(1) Utilizzando l'apposito mod. M. 40 TELEC/SCC (per deviatoi) in dotazione al personale dei treni oppure le righe in bianco del M. 40 TELEC.

zione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento in atto (*"Deviatoio n° ….. da impegnare disposto per il corretto tracciato o per la deviata"*)[1].

Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e dopo la manovra, se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela senza superare la velocità di 30 km/h.

I deviatoi con manovra a mano sono muniti della tabella a fondo giallo, ad alto potere rifrangente recante, in colore nero, il numero del deviatoio, ma privi di segnale luminoso a luce blu (Art. 69/D-1 RS). Per tali deviatoi devono essere sempre osservate le medesime procedure previste in caso di luce blu spenta.

Qualora non fosse possibile attivare il segnale di avanzamento o di avvio valgono le norme di cui all'art. 24 comma 1, tenendo presente che per il superamento dei deviatoi, quando il movimento avviene in manovra, devono essere osservate le medesime procedure di cui al presente punto b).

(1) Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere: "Deviatoio n° …… da impegnare disposto per la deviata a sinistra oppure per la deviata a destra".

Art. 24 ter

Movimenti di treni con segnali virtuali a via impedita sulle linee con SCC munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2

1. In caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza di un PdS telecomandato il DCO, mediante l'apposito comando, può attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce fissa oppure a luce lampeggiante.

2. Nel caso di attivazione del segnale virtuale di avvio o di avanzamento a luce fissa il Sistema invia al treno una Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista ed il DCO non deve praticare al treno nessuna prescrizione.

3. Nel caso di attivazione del segnale virtuale di avvio o di avanzamento a luce lampeggiante il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con apposita prescrizione utilizzando il modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio). Le necessarie prescrizioni debbono essere notificate solo dopo l'attivazione del predetto segnale virtuale.

Egli deve prescrivere al treno di superare il segnale imperativo e di percorrere l'itinerario in manovra fermando prima di impegnare ciascun deviatoio, tenendo presente che per il loro superamento devono essere osservate le procedure previste dal punto b) dell'art. 24 bis.

Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire

fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta suddetta.

4. Qualora non sia possibile attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante valgono le norme di cui all'art. 24 comma 1, tenendo presente che, quando il movimento avviene in manovra, per il superamento dei deviatoi, devono essere osservate le medesime procedure di cui al punto b) dell'art. 24 bis.

Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta suddetta.

5. Nel caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza relativo ad un itinerario ove esiste un cambio fase attivo (disalimentato) il treno può essere inoltrato solo dopo aver provveduto preventivamente alla rialimentazione del cambio fase ed alla riconfigurazione nel Sistema. Nel caso di mancata rialimentazione i treni non debbono essere inoltrati salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h secondo quanto stabilito dal

precedente art. 24 comma 1. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui ai precedenti commi 3 e 4, debbono essere adottate quelle previste dalle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica".

6. Nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione o partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, il DCO deve adottare le norme di cui all'art. 24 comma 1, autorizzando il proseguimento del treno con apposita prescrizione utilizzando il modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio).

Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta suddetta.

7. Nel caso di mancata concessione in linea di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema a causa della occupazione di una o più sezioni di blocco radio, per il superamento di un segnale imperativo di fine sezione il DCO deve ordinare, con apposita prescrizione, il superamento di tale segnale e la marcia a vista fino al segnale che delimita l'anormalità. In ogni caso non deve essere mai oltrepassato un segnale imperativo di protezione; nel caso esistano segnali imperativi di fine sezione interposti, deve prescrivere, inoltre, di non tenere

conto di tali segnali. In alternativa, deve ordinare di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta suddetta.

Nel caso che a valle del segnale imperativo di fine sezione sia ubicato un cambio fase attivo (disalimentato), il DCO deve preventivamente richiedere la rialimentazione e la riconfigurazione dello stesso. Nel caso di mancata alimentazione il DCO deve distanziare i treni con il giunto telefonico; nel caso di mancata configurazione nel Sistema il treno può essere invece distanziato con la marcia a vista.

Per la rialimentazione e la riconfigurazione dei cambi fase debbono essere adottate le procedure previste dalle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica".

8. Nel caso di mancata Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO per il superamento di un segnale imperativo o di confine a valle del quale è ubicato un POC, deve sempre distanziare i treni con il giunto telefonico.

9. Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione oppure di confine), per caduta connessione radio od altra anormalità, qualora la sezione di blocco radio successiva risulti libera, il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione oppure di confine); *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta suddetta.

Qualora, invece, una o più sezioni di blocco radio risultino occupate, il DCO deve adottare le procedure di cui ai precedenti commi 6, 7 e 8.

Art. 25

Anormalità nella corsa dei treni

1. Tutte le comunicazioni previste dall'art. 23 del Regolamento per la Circolazione dei Treni fra macchinista o capotreno e dirigenti movimento, devono svolgersi tra agente treno e DCO.

2. In caso di fermata o di riduzione di velocità al di sotto di 25 km/h nel tratto compreso tra un segnale di avviso (anche accoppiato) ed il successivo segnale di prima categoria, l'avvicinamento a quest'ultimo segnale dovrà avvenire a velocità tale da rispettarlo nel caso in cui venga a trovarsi a via impedita, ancorché il rispettivo avviso sia stato impegnato a via libera.

3. In caso di arresto accidentale fra il segnale di protezione o di partenza incontrati a via libera ed il primo deviatoio a valle di esso, il treno non deve riprendere la corsa sino a quando l'agente treno non si sia procurato dal DCO l'ordine di proseguimento con segnale disposto a via impedita a meno che, prima di ripartire, non possa accertare che il segnale è ancora disposto a via libera.

PARTE II

ESERCIZIO DI SINGOLI IMPIANTI IN TELECOMANDO

Art. 26

Generalità

1. Determinati impianti (stazioni, bivi o posti di comunicazione) possono essere subordinati, agli effetti della circolazione dei treni, ad altra stazione mediante telecomando (TC punto-punto), realizzato col sistema CTC di cui all'art. 2 delle presenti Disposizioni.

2. Il sistema comprende un posto di comando (stazione presenziata da dirigente movimento) che, di regola, ha relazione solo con attiguo posto satellite (PS).

Da un posto di comando possono anche essere comandati più posti satelliti, previa autorizzazione dell'Unità centrale competente.

3. Il dirigente movimento della stazione ove è ubicato il posto di comando, è anche dirigente movimento del posto satellite telecomandato. Il posto satellite deve essere indicato in orario e deve essere considerato abilitato ed impresenziato salvo prescrizione contraria.

4. Salvo quanto stabilito dai successivi articoli, valgono le norme contenute nella parte I delle presenti Disposizioni in quanto pertinenti, considerando il dirigente movimento del posto di comando come DCO.

Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi la realizzazione di singoli impianti in telecomando è subordinata ad apposita autorizzazione dell'Unità centrale competente.

Art. 27

Agente treno

1. La funzione di agente treno per il posto satellite viene sempre svolta dal capotreno o dall'agente che ne assume le mansioni. (Pertanto il mod. M. 40 TELEC sarà, su tutte le linee, in tre esemplari).

Art. 28

Esercizio normale

1. La circolazione dei treni fra la stazione posto di comando e posto satellite è regolata autonomamente dal dirigente movimento della stazione posto di comando; fuori del tratto compreso fra posto satellite e posto di comando la circolazione dei treni deve svolgersi secondo le comuni norme regolamentari.

2. Ai segnali di protezione e partenza di un posto satellite può essere conferito carattere di permissività.

Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi, i segnali di protezione e partenza di un posto satellite possono essere muniti di lettere luminose "D" ed "A".

3. Qualora per esigenze particolari fosse necessario far presenziare il posto satellite da dirigente movimento dovranno applicarsi le norme previste dall'art. 25/26 del Regolamento per la circolazione dei treni.

4. In caso di presenziamento del posto satellite con apposito incaricato il dirigente movimento del posto di comando dovrà avvisare o far avvisare i treni interessati del presenziamento.

I rapporti dell'apposito incaricato con il dirigente movimento del posto di comando e con il personale dei treni sono quelli previsti nella parte I delle presenti Disposizioni.

Art. 29

Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita

1. I movimenti con segnali disposti a via impedita nel posto satellite saranno ordinati dal dirigente movimento del posto di comando mediante il mod. M. 40 TELEC secondo le norme previste dall'art. 24 delle presenti Disposizioni. Le prescrizioni ai treni nella stazione posto di comando e nelle stazioni limitrofe presenziate verranno praticate con i comuni moduli.

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 posto di comando.

2. Nel caso in cui non sia utilizzabile il blocco elettrico, la circolazione dei treni in partenza dal posto satellite dovrà essere regolata dal dirigente movimento del posto di comando secondo le norme previste dai commi 3, 4 e 5 dell'art. 24 delle presenti Disposizioni mentre la circolazione dei treni in partenza dalla stazione posto di comando e dalla successiva stazione abilitata dovrà essere regolata secondo le norme comuni.

Il dirigente del posto di comando, al fine di concedere la via libera o consentire la partenza dei treni, dovrà procurarsi il "giunto" dal capotreno nel posto satellite, o, se più conveniente, dalla stazione successiva.

Nei relativi moduli M. 40 DL emessi nella stazione posto di comando e nell'altra stazione limitrofa abilitata dovrà

sempre essere indicato il posto satellite come limite della tratta soggetta a guasto.

2 bis. Qualora i segnali di protezione e partenza di un posto satellite siano muniti di lettere luminose "P", "D" o "A", per il loro superamento a via impedita con lettera spenta devono essere osservate le norme di cui ai precedenti commi.

3. Quando un posto satellite fosse presenziato da dirigente movimento (art. 28/3) in caso di guasto blocco dovranno adottarsi le comuni norme regolamentari.

ALLEGATO 1

M. 40 TELEC

II modulo “M. 40 TELEC (semplificato)” viene utilizzato sulle linee con CTC semplificato.

Il modulo “M. 40 TELEC (BA)” viene utilizzato sulle linee con BA.

II modulo “M. 40 TELEC (B.ca)” viene utilizzato sulle linee con B.ca.

Il modulo “M. 40 TELEC (Blocco Radio)” viene utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 con Blocco Radio.

Il modulo “M. 40 TELEC/SCC (per deviatoi)” viene utilizzato sulle linee esercitate con SCC.

RFI

M. 40 TELEC/1 (Semplificato)

Data .....

N° ..... / ..... del DCO

Ora di Trasmissione .....

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno ..... fermo al segnale di Protezione/Partenza (1) di ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° ..... la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

☐ 1 Superate il segnale di Protezione/Partenza (1) disposto a via impedita osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel percorrere il relativo itinerario.

☐ 2 Avanzate in manovra fermandovi prima di ciascun deviatoio ed oltrepassatelo solo dopo averne accertato l'integrità, la posizione e l'assicurazione rispetto al vostro itinerario.

☐ 3 Esiste via libera fino alla successiva stazione di .....

☐ 4 Marcia a vista in corrispondenza del/dei PL km .....

☐ 5 Fermatevi al segnale di Protezione della stazione di ..... comunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni del DCO.

☐ 6 Nella stazione di ..... trasmettete dispaccio di giunto vostro treno.

☐ 7 Osservate marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h in corrispondenza del deviatoio ubicato in linea al km .....

☐ 8 Fermate prima d'impegnare il deviatoio ubicato in linea al km ..... ed oltrepassatelo con cautela dopo averne accertata la regolare disposizione.

☐ .....

☐ .....

☐ .....

☐ .....

☐ .....

☐ .....

DCO cognome	DM /Agente ricevente (1) firma / profilo e firma	Il Macchinista (2) (3)	Il Capotreno (2)
.....	.....	.....	.....

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

(1) Depennare la dizione non occorrente.
(2) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.
(3) Quando l'agente ricevente è il capotreno, tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

(Retro M. 40 TELEC/1 Semplificato)

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo, ad uso del personale dei treni, deve essere utilizzato sulle linee a semplice binario esercitate in telecomando con CTC semplificato.

Intestazione	Deve essere completata indicando: - la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, il nome della località interessata ed il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, depennando la dizione non occorrente, nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza.
2	Deve essere notificata sempre nel caso di arrivo con segnale di protezione a via impedita e, all'occorrenza, nel caso di partenza con segnale a via impedita.
3	Deve essere notificata ogni qualvolta che il treno parta con segnale a via impedita, completata con l'indicazione del nome della stazione fino dove esiste la via libera.
4	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.
5	Deve essere notificata nel caso di mancanza del controllo a via impedita del segnale di protezione di una stazione.
6	Deve essere notificata quando il blocco elettrico risulta guasto ed il treno non è diretto verso una stazione presenziata da DM.
7	Deve essere notificata ai treni che impegnano di punta un deviatoio in linea quando esiste il controllo dello stesso. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del deviatoio.
8	Deve essere notificata a tutti i treni quando manca il controllo di un deviatoio in linea. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del deviatoio.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie, 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.

RFI

M. 40 TELEC/2 (Semplificato)

Data ……

N° ……. / ……. del DCO

Ora di Trasmissione ……

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno …… fermo al segnale di Protezione/Partenza (1) di …… di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° …… la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

☐ 1 Superate il segnale di Protezione/Partenza (1) disposto a via impedita osservando marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel percorrere il relativo itinerario.

☐ 2 Avanzate in manovra fermandovi prima di ciascun deviatoio ed oltrepassatelo solo dopo averne accertato l'integrità, la posizione e l'assicurazione rispetto al vostro itinerario.

☐ 3 Esiste via libera fino alla successiva stazione di ……

☐ 4 Marcia a vista in corrispondenza del/dei PL km ……

☐ 5 Fermatevi al segnale di Protezione della stazione di …… comunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni del DCO.

☐ 6 Nella stazione di …… trasmettete dispaccio di giunto vostro treno.

☐ 7 Osservate marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h in corrispondenza del deviatoio ubicato in linea al km ……

☐ 8 Fermate prima d'impegnare il deviatoio ubicato in linea al km …… ed oltrepassatelo con cautela dopo averne accertata la regolare disposizione.

☐ ……

☐ ……

☐ ……

☐ ……

☐ ……

☐ ……

Firma del DCO

……

Profilo e cognome dell'agente ricevente

……

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

(1) Depennare la dizione non occorrente.

(Retro M. 40 TELEC/2 Semplificato)

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo, ad uso del Dirigente Centrale Operativo, deve essere utilizzato sulle linee a semplice binario esercitate in telecomando con CTC semplificato.

Intestazione	Deve essere completata indicando: - la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, il nome della località interessata ed il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, depennando la dizione non occorrente, nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza.
2	Deve essere notificata sempre nel caso di arrivo con segnale di protezione a via impedita e, all'occorrenza, nel caso di partenza con segnale a via impedita.
3	Deve essere notificata ogni qualvolta che il treno parta con segnale a via impedita, completata con l'indicazione del nome della stazione fino dove esiste la via libera.
4	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.
5	Deve essere notificata nel caso di mancanza del controllo a via impedita del segnale di protezione di una stazione.
6	Deve essere notificata quando il blocco elettrico risulta guasto ed il treno non è diretto verso una stazione presenziata da DM.
7	Deve essere notificata ai treni che impegnano di punta un deviatoio in linea quando esiste il controllo dello stesso. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del deviatoio.
8	Deve essere notificata a tutti i treni quando manca il controllo di un deviatoio in linea. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del deviatoio.
☐	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie, 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.

RFI

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 deviatoi 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 deviatoi 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 RS 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.

-Retro M 40 TELEC/1 (BA)-

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.

Intestazione	Deve essere completata indicando: - 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. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
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 deviatoi devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis 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 deviatoi 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 la progressiva completata indicando 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; anormalità 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.

M. 40 TELEC/2 (BA)

Data .....
N. ..... / ..... del DCO/DPC (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 deviatoi 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 deviatoi 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 RS 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.

-Retro M 40 TELEC/2 (BA)-

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	Deve essere completata indicando: - 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. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
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 deviatoi devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis 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 deviatoi 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 la progressiva completata indicando 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; anormalità 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.

RFI

M. 40 TELEC/1 (Bca)

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 deviatoi 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 deviatoi non centralizzati esistenti sull'itinerario.

7 Esiste via libera di blocco elettrico.

8 Blocco elettrico non funziona da ..... a .....
Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.

9 Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di blocco dei posti N°..... disposti a via impedita con lettera "A" spenta (•).

10 Proseguite dal segnale di PBI n°..... disposto a via impedita con lettera "A" spenta (•). Tratto da ..... a ..... libero da treni / Tratto da ..... a ..... libero da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso (1).

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

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"; "PBI 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.

-Retro M. 40 TELEC/1 (Bca)-

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 conta-assi, sia a semplice che a doppio binario.

Intestazione	Deve essere completata indicando: - 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"; "PBI n°….") e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBI barrare lo spazio riservato all'indicazione della località; - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
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. 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. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi.
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 deviatoi devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis delle IET.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata 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 n° 8, quando il treno è autorizzato a riprendere la corsa dai segnali di PBI che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste che non proteggano punti singolari della linea. Deve essere completata indicando il numero del PBI.
10	Deve essere notificata in caso di spegnimento della lettera "A". Deve essere completata indicando il numero del PBI, le località che delimitano il tratto di linea protetto dal segnale e depennando una delle due diciture riferite alla libertà del tratto, a seconda che la via libera (giunto treno precedente) sia stata accertata al momento o che sia stata già notificata al treno.
11	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 "A" spenta a protezione di zone soggette a caduta massi; anormalità 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.

RFI

M. 40 TELEC/2 (Bca)

Data .....
N. ...../.....del DCO/DPC (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 deviatoi 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 deviatoi non centralizzati esistenti sull'itinerario.

[7] Esiste via libera di blocco elettrico .

[8] Blocco elettrico non funziona da ..... a .....
Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.

[9] Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di blocco dei posti N°.....disposti a via impedita con lettera "A" spenta (.) .

[10] Proseguite dal segnale di PBI n°..... disposto a via impedita con lettera "A" spenta (.). Tratto da ..... a ..... libero da treni / Tratto da..... a .....
libero da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso (1).

[11] 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 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 Esterno"; "Partenza Interno"; "Partenza Interno n° ....."; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI 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.

-Retro M. 40 TELEC/2 (Bca)-

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 esercitate con il sistema del blocco elettrico conta-assi, sia a semplice che a doppio binario.

Intestazione	Deve essere completata indicando: - 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"; "PBI n°….") ed il nome della località interessata. Se trattasi di segnale di PBI barrare lo spazio riservato all'indicazione della località; - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
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. 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. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi.
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 deviatoi devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis delle IET.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata 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 n° 8, quando il treno è autorizzato a riprendere la corsa dai segnali di PBI che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste che non proteggano punti singolari della linea. Deve essere completata indicando il numero del PBI.
10	Deve essere notificata in caso di spegnimento della lettera "A". Deve essere completata indicando il numero del PBI, le località che delimitano il tratto di linea protetto dal segnale e depennando una delle due diciture riferite alla libertà del tratto, a seconda che la via libera (giunto treno precedente) sia stata accertata al momento o che sia stata già notificata al treno.
11	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 "A" spenta a protezione di zone soggette a caduta massi; anormalità 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.

RFI

M. 40 TELEC/1 (Blocco Radio)

Data .....
N. ..... / ..... del DCO/DM (1)
Ora di trasmissione .....

Si ordina al MACCHINISTA del treno ..... fermo al:

- ☐ Segnale Imperativo di ..... di ..... (2)
- ☐ Segnale Imperativo di Fine Sezione n° .... (2)
- ☐ Segnale di Confine km ..... (2)
- ☐ Km ..... su ..... (2)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere ..... la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

A1 Dovete istradarvi sul binario n° ..... Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi 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.

A2 Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (1) verso ..... Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi 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.

B Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

C Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h.

D Proseguire fino al segnale ..... (5) ubicato al Km ..... (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.

E Proseguire fino al segnale ..... (5) ubicato al Km ..... (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.

F Per riduzione di velocità da.....a.....non superare la velocità di.....Km/h (7).

☐ .....

☐ .....

Cognome del DCO/DM (1) ..... Firma del DM ..... Il Macchinista .....

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

(1) Depennare la dizione non occorrente.
(2) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) e itinerario interessato (di arrivo o di partenza).
(3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.
(4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.
(5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.
(6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.
(7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.

-Retro M.40 TELEC/1 (Blocco Radio)-

Guida per la notifica ed il rispetto delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del DM e del personale di condotta, deve essere utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

INTESTAZIONE	Deve essere completata: - Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno; - Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato; - Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare.
A1	Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio.
A2	Deve essere notificata quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza.
B	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.
C	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.
D	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.
E	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.
F	Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatoio rispetto al movimento in atto), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

M.40 TELEC/2 (Blocco Radio)

Data ……
N. …… / .. …….. del DCO
Ora di trasmissione ……

Si ordina al MACCHINISTA del treno ……..…….. fermo al:

- ☐ Segnale Imperativo di …… di …… (1)
- ☐ Segnale Imperativo di Fine Sezione n° ……. …… (1)
- ☐ Segnale di Confine km …….. (1)
- ☐ Km ..…….. su ….…….. (1)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere …….....……. la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni

A1 Dovete istradarvi sul binario n° ..... . Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi 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.

A2 Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (2) verso ..... . Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi 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.

B Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

C Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h.

D Proseguire fino al segnale……(5) ubicato al Km…….. (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.

E Proseguire fino al segnale …… (5) ubicato al Km ……. (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione itermedi.

F Per riduzione di velocità da…….a…….non superare la velocità di……..Km/h (7).

☐ …….

☐ ……

Firma del DCO …… Cognome del Macchinista ..……

Il Macchinista deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO il N. ..…… /……. (progressivo e saltuario)

(1) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) o itinerario interessato (di arrivo o di partenza).
(2) Depennare la dizione non occorrente.
(3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.
(4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.
(5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.
(6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.
(7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.

-Retro M.40 TELEC/2 (Blocco Radio)-

Guida per la notifica ed il rispetto delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del DCO, deve essere utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

INTESTAZIONE	Deve essere completata: - Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno; - Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato; - Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare.
A1	Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio.
A2	Deve essere notificata quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza.
B	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.
C	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.
D	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.
E	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.
F	Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatoio rispetto al movimento in atto), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

RFI

M. 40 TELEC/SCC/1 (per deviatoi)

M. 40 TELEC/SCC/1 (per deviatoi)
Data….....
N° .....…/ ..... del DCO
Ora di trasmissione.....…..

Si ordina al MACCHINISTA del treno …… fermo al deviatoio n° ……..……..….. di ….……...…… di impegnare il predetto

deviatoio per (1) $\frac{\text{il corretto tracciato / la deviata (1)}}{\text{la deviata a destra / la deviata a sinistra (1) (2)}}$

……..……..……..……
……..……..…….....
……..……..…….....
……..……..…….....……..
……..……..…….....……...
……..

Cognome del DCO Il Macchinista

…… …….. ……...……

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

(1) Depennare la dizione non occorrente.
(2) Da utilizzare solo nel caso di deviatoio simmetrico.

RFI

M. 40 TELEC/SCC/2 (per deviatoi)

M. 40 TELEC/SCC/2 (per deviatoi)
Data….....
N° .....… / ..... del DCO
Ora di trasmissione.....……

Si ordina al MACCHINISTA del treno……fermo al deviatoio n° ……..…….. di ….……...……. di impegnare il predetto

deviatoio per (1) il corretto tracciato/la deviata (1)
la deviata a destra/la deviata a sinistra (1) (2)

……
……
……
……
……
……

Firma del DCO Agente ricevente

…… …….. ……...……

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

(1) Depennare la dizione non occorrente.
(2) Da utilizzare solo nel caso di deviatoio simmetrico.

Allegato 2

MODALITA' PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

In base a quanto previsto dall'art. 3 comma 15 del RCT (e corrispondente art. 16 comma 2 IPCL) sulle linee in telecomando esercitate con SCC, è ammesso notificare, nel caso di movimenti dei treni con segnali disposti a via impedita, le prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate, secondo le modalità di seguito indicate.

Le linee dove viene adottata tale procedura, nonché le presenti modalità, devono essere riportate nei Fascicoli Linee interessati.

L'adozione di tale provvedimento è subordinata a specifica autorizzazione dell'Unità periferica interessata.

1. Con comunicazioni verbali registrate possono essere notificate le seguenti prescrizioni:

a) *"Dovete istradarvi sul binario n°...../verso.....* (successivo Posto)".
(Da notificare al treno fermo al segnale di protezione/partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante).

b) *"Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra"*.
(Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante).

c) *"Dovete percorrere linea ....."*.
(Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante).

d) *"Deviatoio n° ..... da impegnare disposto per il corretto tracciato o per la deviata"*.

oppure

"Deviatoio n° ..... da impegnare disposto per la deviata a sinistra o per la deviata a destra".
(Da notificare al treno fermo ad un deviatoio con segnale luminoso da deviatoio a luce blu spento o privo del predetto segnale luminoso).

2. Per la notifica delle prescrizioni di cui al punto 1 con comunicazioni verbali registrate,devono essere utilizzate le specifiche formule convenzionali di cui al successivo punto 5, scandendo le stesse in modo inequivocabile e tale da consentire anche l'eventuale compilazione del supporto cartaceo.

Qualora durante la notifica di una prescrizione la comunicazione si interrompa, dopo l'eventuale ripristino della stessa, si dovrà provvedere alla riformulazione completa della prescrizione stessa.

Le predette formule convenzionali devono inoltre essere riportate su specifici supporti cartacei (brogliacci), da utilizzare, eventualmente, durante le comunicazioni dagli operatori interessati.

3. Prima di adottare le procedure per le comunicazioni verbali registrate il DCO deve:

- assicurarsi che non siano in atto anormalità alle apparecchiature di registrazione;
- avvisare preventivamente il macchinista.

Le comunicazioni verbali registrate, per la notifica delle prescrizioni di cui al punto 1, devono essere scambiate comunque tra macchinista e DCO, anche con treni ad agente unico.

4. Nel caso di anormalità alle apparecchiature per le comunicazioni verbali registrate, anche con comunicazione già avviata, il DCO deve notificare le prescrizioni di cui al punto 1 per iscritto.

5. FORMULE DA UTILIZZARE PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE TRA IL DCO ED IL MACCHINISTA.

TRENO FERMO AL SEGNALE DI PROTEZIONE (UNICO, INTERNO O ESTERNO)

DCO..... (1) prescrive al Macchinista
Macchinista inteso dal DCO che il treno ... del .....
fermo al segnale di protezione ..... (2) di....., dopo l'attivazione del segnale di avanzamento a luce lampeggiante, deve essere istradato sul binario n° ……

Nota: II DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, la funzione del segnale quando esterno/interno/interno n°... , la località di servizio interessata ed il binario sul quale deve essere istradato il treno.

Il Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO.

TRENO FERMO AL SEGNALE DI PARTENZA (UNICO, INTERNO O ESTERNO)

DCO..... (1) prescrive al Macchinista
Macchinista inteso dal DCO che il treno ... del .....
fermo al segnale di partenza……(2) di ……..., dopo l'attivazione del segnale di avvio (o avanzamento) a luce lampeggiante, deve essere istradato verso…...(3), sul binario di sinistra/destra (4) (5), percorrendo linea ……..(6).

Nota: il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, la funzione del segnale quando esterno/interno/interno n°..., la località di servizio interessata, il successivo posto verso il quale deve essere istradato il treno, il binario di destra/sinistra sul quale deve essere istradato il treno (solo sulle linee banalizzate), la linea che deve essere percorsa dal treno (solo nel caso di immissione su linee affiancate).

II Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO.

TRENO FERMO AL DEVIATOIO CON SEGNALE A LUCE BLU SPENTO O PRIVO DEL PREDETTO SEGNALE

DCO…. (1) prescrive al Macchinista che il treno ..... del .....
Macchinista inteso dal DCO
fermo al deviatoio n° .... con il segnale luminoso a luce blu spento (o sprovvisto del predetto segnale), deve impegnare il deviatoio

stesso disposto per (5) il corretto tracciato / la deviata (5)
la deviata a sinistra / la deviata a destra (5)

Nota: II DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, il numero del deviatoio interessato e la posizione che deve assumere lo stesso (per il corretto tracciato, per la deviata, per la deviata a sinistra o per la deviata a destra).

II Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO.

Le seguenti note devono essere rispettate qualora venga utilizzato il supporto cartaceo di cui al punto 2.

(1) Indicare sede del DCO.
(2) Indicare la specifica funzione del segnale (esterno, interno o interno n°...) quando previsto.
(3) Indicare successivo posto.
(4) Da notificare solo su linee banalizzate.
(5) Cancellare la dizione non occorrente.
(6) Da notificare solo nel caso di immissione su linee affiancate.

Approvata dal Sig. DIRETTORE GENERALE
con delibera n° 18 del 10 novembre 1986