



**RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**

**DISPOSIZIONE N. 35 DEL 10/12/2008  
DEL DIRETTORE DELLA DIREZIONE TECNICA**

**MODIFICHE  
ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI DEVIATORI**

*Sostituire le pagine: 139-140 con quelle contenute nel presente fascicolo.*

*Inserire le pagine: 140/1-140/2 con quelle contenute nel presente fascicolo.*

**Errata - Corrigé  
ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEVIATORI**

*Sostituire le pagine: 255-256 con quelle contenute nel presente fascicolo.*

**Le presenti modifiche entrano in vigore alle ore 00,01 del 14/12/2008**

**Da distribuire al personale interessato**

## ALLEGATO 1

### Sintesi di norme generali per la circolazione dei treni

1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un D.M. che deve portare in servizio apposito distintivo. **Dirigente locale**

2. Su determinate linee a scarso traffico, la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli D.M. di stazione, da un dirigente unico che vi provvede in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico. **Sistemi particolari d'esercizio**

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

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

In particolari situazioni d'impianto, determinate stazioni o determinati tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto. Le specifiche norme di esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e nelle Istruzioni emanate dalle Unità periferiche interessate.

Determinate linee sono munite di attrezzature che consentono il controllo della marcia dei treni. Le norme di esercizio sono contenute in apposite istruzioni emanate dalla Unità centrale competente.

Determinate linee sono munite di attrezzature che consentono il supporto alla condotta dei treni. Le norme di esercizio sono contenute in apposite Istruzioni emanate dall'Unità centrale competente.

**2 bis.** Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui Segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

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

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

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

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

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

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

**3.** Diconsi stazioni le località di servizio, normalmente **Stazioni** limitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti ad effettuare le precedenza fra treni nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto.

Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate posti di movimento.

Una stessa stazione può comprendere più posti di movimento.

Le stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza sono indicate, con apposito segno distintivo, nell'orario di servizio.

**4.** Fra le stazioni si distinguono le:

- stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee;
- stazioni di passaggio fra il doppio ed il semplice binario;
- stazioni capotronco, che delimitano il tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione.

Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso, una di esse viene denominata capotronco principale.

In base alle proprie caratteristiche essenziali, le stazioni possono essere distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.



## MODULO M. 40 MAN

### **Modalità di utilizzazione**

Il modulo M. 40 MAN serve all' A.M. per comunicare il benessere per la temporanea utilizzazione dei deviatori interessati da lavori in regime di modulo M. 45 o di accordi verbali, quando non sono utilizzabili le apparecchiature di registrazione vocale delle comunicazioni.

Le dichiarazioni contenute nel modulo sono numerate progressivamente.

Il numero d'ordine relativo alla dichiarazione che viene utilizzata dall' A.M. deve essere barrata contrassegnandola con un segno «X» ben visibile.

Il modulo contiene le diverse dichiarazioni possibili, in relazione all'efficienza o meno della tiranteria, del fermascambio e del controllo elettrico.

Il modulo è utilizzabile sia per la consegna diretta che per quella a distanza a mezzo del telefono.

Per la consegna a distanza a mezzo della trasmissione con telefono, devono essere utilizzate le seguenti procedure:

- l' A.M. deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle dichiarazioni da comunicare che dovranno essere barrati;
- in ogni caso, l' A.M. deve dettare testualmente il contenuto di ogni dichiarazione da rispettare; inoltre, deve indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la firma, nonché trasmettere il proprio nominativo;
- il D.M. deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando o depennando quello prestampato;
- ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo il numero d'ordine ed il testo della dichiarazione da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente dovrà trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio nominativo, facendolo seguire dalla propria firma.



M. 40 MAN

DA UTILIZZARE PER CONCEDERE IL BENESTARE SCRITTO NEL CASO DI TEMPORANEA UTILIZZAZIONE DEVIATOI

Data.....  
 N° 00/.....(\*)  
 Ore di trasmissione .....(\*)

.....(destinatario) Nulla osta per movimento treno..... da .... a ..... in/da (°) binario..... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Ritenete valide le dichiarazioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e ritenete nulle le rimanenti dichiarazioni.

MANOVRA ELETTRICA O A MANO	1	<b>TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica/fermascambio(°) efficienti. Controllo elettrico efficiente.
	2	<b>TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica/fermascambio(°) efficienti. Controllo elettrico efficiente.

.....(destinatario) Nulla osta per movimento treno..... da ..... a ..... in/da (°) binario..... con segnali a via impedita. Ritenete valide le dichiarazioni N°..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e ritenete nulle le rimanenti dichiarazioni.

M A N O V R A  E L E T T R I C A	3	<b>TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente <sup>1</sup> .  <sup>1</sup> Nel caso di deviatioio munito di dispositivo per la manovra a mano la formula deve essere così completata. "Chiave ritirata e custodita"
	4	<b>TIRANTERIA NON EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA NON EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica inefficienti. Assicurato con <u>fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore (°) (°)</u> . Chiavi ritirate e custodite. dispositivo di bloccaggio

M A N O V R A  E L E T T R I C A	5	<b>TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente <sup>1</sup> .  <sup>1</sup> Nel caso di deviatioio munito di dispositivo per la manovra a mano la formula deve essere così completata. "Chiave ritirata e custodita"
	6	<b>TIRANTERIA NON EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA NON EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica inefficienti. Assicurato con <u>fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore (°) (°)</u> . Chiavi ritirate e custodite. dispositivo di bloccaggio

M A N O V R A  A  M A N O	7	<b>TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIO A CHIAVE EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico non efficiente.
	8	<b>TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIO NON EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria efficiente e fermascambio inefficiente. Assicurato con <u>fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore (°) (°)</u> / Provvederò presenziamto(°). Chiavi ritirate e custodite. dispositivo di bloccaggio
	9	<b>TIRANTERIA NON EFFICIENTE – FERMASCAMBIO NON EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE</b> Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambio inefficienti. Assicurato con <u>fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore (°) (°)</u> . Chiavi ritirate e custodite. dispositivo di bloccaggio

AM.....

In caso di trasmissione del modulo, il DM deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmettente il seguente N° ..... / .....

Note (°) Depennare le dizioni non occorrenti.

(\*) Il numero saltuario e le ore di trasmissione devono essere riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso.

N.B. La casella N° 7 deve essere utilizzata solo nel caso di deviatioio manovrato a mano con fermascambio a chiave mentre le caselle N° 8 e 9 possono essere utilizzate in tutti i casi.