

DEIF n° 42.2

del 18 dicembre 2013

In vigore dalle ore 00.01 del 31/03/2014

RIORDINO NORMATIVO

MODIFICHE A:

- DISCIPLINA DEI RAPPORTI FRA REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E PERSONALE DEI TRENI;
- REPERTORIO DEI MODULI;
- COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE”.

INTRODOTTE DALLA
DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO RFI N. 12/2013
E CORRELATE PROCEDURE APPLICATIVE
DI TRENITALIA

Annulla e sostituisce	Recepisce/Integra
<ul style="list-style-type: none"> • La DEIF 42.1 dal 15/12/2013 • La PEIF 13 r. v. dal 31/03/2014 <p>Le modifiche rispetto alla DEIF 42.1 sono riportate a margine col simbolo </p>	<p>Disposizione di Esercizio n. 12/2013 di RFI del 26 luglio 2013 aggiornata con nota RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 del 30/10/2013</p> <p>Disposizione di Esercizio n. 18/2013 di RFI del 26 novembre 2013</p>

INDICE

1. <i>PREMESSA</i>	2
2. <i>DISCIPLINA DEI RAPPORTI FRA REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E PERSONALE DEI TRENI CUI DISP. RFI 12/2013 E CORRELATE PROCEDURE APPLICATIVE IN AMBITO TRENITALIA</i>	4
3. <i>REPERTORIO DEI MODULI CUI DISP. RFI 12/2013</i>	7
4. <i>COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE CUI DISP. RFI 12/2013</i>	7

4. DISTRIBUZIONE	9
TABELLA	10
ALLEGATO 1 - DISCIPLINA DEI RAPPORTI FRA REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E PERSONALE DEI TRENI (ART. 3 ALLA DISP. RFI N. 12/2013)	11
ALLEGATO 2 - REPERTORIO DEI MODULI(ALLEGATO N. 1 ALLA DISP. RFI N. 12/2013 MODIFICATA DALLA NOTA RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 DEL 30/10/2013)	13
ALLEGATO 3 - NORME D'INTERFACCIA PER L'IMPIEGO DELLE COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE(ALLEGATO N. 2 ALLA DISP. RFI N. 12/2013 MODIFICATA DALLA NOTA RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 DEL 30/10/2013)	39

1. PREMessa

Come previsto dalla DEIF 40 r. v., le modifiche normative derivanti dal recepimento dei nuovi principi/criteri del Regolamento Circolazione Ferroviaria emanato dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012 (non consegnato al personale) per le quali è necessaria l’emissione da parte di RFI di apposite disposizioni/prescrizioni di esercizio (procedure di interfaccia), per quanto di applicazione da parte delle Imprese Ferroviarie vengono recepite in ambito Trenitalia attraverso l’emissione di apposite DEIF/PEIF.

In particolare, con la:

- **Disposizione di Esercizio n. 12 del 26 luglio 2013**
“Procedura di interfaccia inerente a:
 - partenza dei treni;
 - disciplina dei rapporti fra regolatore della circolazione e personale dei treni;
 - repertorio dei moduli;
 - comunicazioni verbali registrate”
- **Nota RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 del 30/10/2013**
“Disposizione di esercizio n°12 del 26 luglio 2013 - **ERRATA CORRIGE**

(non consegnate al personale), RFI stabilisce le procedure d’interfaccia fra RFI e le Imprese Ferroviarie (IF) in applicazione di principi contenuti nel Regola-

mento per la Circolazione Ferroviaria emanato dall’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) con decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012.

La Disposizione di Esercizio RFI n. 12/2013 del 26 luglio 2013 modificata con nota RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 del 30/10/2013 (d’ora in avanti Disp. RFI 12/2013) è costituita da due parti concettualmente distinte:

- 1) modifica di alcune parti del Regolamento sui Segnali relativamente alla partenza dei treni e altri aspetti;
- 2) disciplina dei rapporti fra regolatore della circolazione e personale dei treni, che introduce il “Repertorio dei moduli” nonché le norme e il formulario per lo scambio delle comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l’agente di condotta.

La Disposizione di Esercizio RFI n. 18/2013 del 26 novembre 2013 (non consegnata al personale) proroga l’entrata in vigore delle Disposizioni RFI n. 12/2013 e n. 14/2013 e delle correlate note di errata-corrige e di chiarimenti al 31 marzo 2013.

Per ottimizzare l’ergonomicità di applicazione da parte del personale, in ambito Trenitalia la Disp. RFI 12/2013 viene recepita attraverso due distinte disposizioni (redatte a seguito di valutazione del rischio) e in particolare:

- la citata parte 1) viene recepita attraverso la DEIF 41 r. v. a cui pertanto si rimanda per gli aspetti correlati;
- la citata parte 2) viene recepita attraverso la presente DEIF, come specificato nei successivi paragrafi in cui si riportano, ove previsto, le procedure applicative in ambito Trenitalia correlate alle parti della Disp. RFI 12/2013 allegate alla presente;

La DEIF 41 r.v. e la DEIF 42 r.v. entrano in vigore contestualmente all’entrata in vigore della Disp. RFI 12/2013.

Sono escluse dall’applicazione della Disp. RFI 12/2013 e, di conseguenza, delle DEIF 41 r. v. e DEIF 42 r. v., la tratta di confine Gorizia – Nova Gorica e le linee nelle quali il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Su tale tratta e su tali linee relativamente a:

- partenza dei treni;
- disciplina dei rapporti fra regolatore della circolazione e personale dei treni;
- repertorio dei moduli;

continuano a valere le norme previgenti all’entrata in vigore della Disp. RFI 12/2013.

Sulla tratta di confine Gorizia – Nova Gorica e sulle linee nelle quali il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci la modulistica è resa disponibile da RFI e non va utilizzata la modulistica della presente DEIF.

2. DISCIPLINA DEI RAPPORTI FRA REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E PERSONALE DEI TRENI CUI DISP. RFI 12/2013 E CORRELATE PROCEDURE APPLICATIVE IN AMBITO TRENITALIA

In relazione a quanto disposto all’art. 3 della Disp. RFI 12/2013 (vedi Allegato 1) ed in particolare al comma 2 “Riepilogo delle prescrizioni di movimento e prescrizioni di movimento” ed al comma 3 “Accertamenti richiesti all’agente di condotta” si emanano le seguenti procedure applicative.

2.1 Procedura applicativa Trenitalia correlata al comma 2 dell’art 3 Disp. RFI 12/2013 - Riepilogo prescrizioni di movimento e prescrizioni di movimento

Nelle stazioni origine corsa dei treni il Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, unitamente agli occorrenti moduli di prescrizione, deve essere ritirato presso l’ufficio del DM dal personale addetto alla formazione treni, dall’agente di condotta o dal Capo Treno.

Nelle stazioni intermedie dove è programmato il cambio del Riepilogo, la consegna del documento e degli eventuali moduli di prescrizioni di movimento deve avvenire a cura del DM, salvo siano definite in sede locale le modalità di ritiro a cura del personale di Trenitalia (personale addetto alla formazione treni, agente di condotta o Capo Treno).

Il riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento e gli occorrenti moduli di prescrizione sono prodotti da RFI con le modalità della PEIF 16 salvo sulle linee della Sicilia, ove si applica quanto disciplinato dalla PEIF 19.

Nel caso in cui non vi siano prescrizioni di movimento il riepilogo porterà l’annotazione “NESSUNA PRESCRIZIONE DA CONSEGNARE.

Sulle linee telecomandate e nei singoli impianti in telecomando, i riepiloghi e i relativi moduli di prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origi-

ne da stazioni non presenziate da DM, se richiesto devono essere compilati in tempo utile dall'agente di condotta anche nella parte di spettanza della stazione, in base alle comunicazioni che riceverà dal DCO/DPC. Le prescrizioni di movimento praticate dovranno essere confermate al DCO/DPC dall'agente di condotta.

2.2 Procedura applicativa Trenitalia correlata al comma 3 dell'art 3 Disp. RFI 12/2013 - Accertamenti richiesti all'agente di condotta

Quando richiesto dal regolatore della circolazione l'agente di condotta deve:

- a) confermare con comunicazione registrata la regolarità della coda del proprio treno;
- b) accertare la regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una località di servizio;
- c) effettuare il controllo e la manovra a mano dei deviatori;

nonché, solo sulle linee telecomandate e nei singoli impianti in telecomando deve:

- d) verificare e confermare al regolatore della circolazione le condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;
- e) azionare i dispositivi CLE (Comando locale di emergenza);
- f) azionare le maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (RAR) ove presenti sulle linee a semplice binario;
- g) trasmettere, in una stazione impresenziata di termine corsa, al regolatore della circolazione la conferma della regolarità della coda del proprio treno e, sulle linee a semplice binario, nelle stazioni munite di RAR, provvedere all'azionamento della stessa, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica, completando la comunicazione registrata di “giunto” con la dizione “azionata maniglia per treno incrociante”;
- h) effettuare la liberazione artificiale del blocco conta-assi per mezzo dell'apposito tasto TIBca.

Quest'ultima operazione può essere eseguita dall'agente di condotta solo se in possesso delle specifiche competenze professionali.

Per i treni con Capo Treno le incombenze di cui sopra, ad eccezione dell'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato e della posizione dei deviatori, sono svolte dal Capo Treno su incarico verbale,

dell'agente di condotta, salvo nel caso di applicazione delle specifiche procedure sotto riportate.

Il CT dopo aver svolto le attività richieste ne darà conferma verbale all'agente di condotta salvo nel caso di applicazione delle specifiche procedure sotto riportate.

Qualora per l'effettuazione delle suddette incombenze sia necessario lo scambio di comunicazioni formali con il regolatore della circolazione si applicheranno le seguenti procedure correlate:

- a) Il CT trascriverà su M40a il dispaccio di esito dell'accertamento della coda da trasmettere al Regolatore della Circolazione e lo consegnerà all'Agente di Condotta che rilascerà firma di ricevuta sulla copia che rimane in possesso del CT. La trasmissione del dispaccio al regolatore della circolazione avverrà a cura dell'Agente di Condotta
- c) Nel caso in cui per la manovra del deviatoio fosse necessario spiombare il tasto T1 della Unità Bloccabile il CT avviserà l'agente di condotta al fine di richiedere ed ottenere l'autorizzazione da parte del regolatore della circolazione; tale autorizzazione dovrà essere controfirmata dal CT stesso.
- d) Il CT trascriverà su M40a il dispaccio di esito delle verifiche effettuate direttamente o mediante le apposite ripetizioni da trasmettere al Regolatore della Circolazione e lo consegnerà all'Agente di Condotta che rilascerà firma di ricevuta sulla copia che rimane in possesso del CT. La trasmissione del dispaccio al regolatore della circolazione avverrà a cura dell'Agente di Condotta.
- e) L'agente di condotta incaricherà il CT dell'azionamento della CLE consegnando al CT copia del dispaccio di comando ricevuto dal regolatore della circolazione ritirando firma sulla copia che rimane in suo possesso.
- g) Il CT trascriverà su M40a il dispaccio di “giunto” completato sulle linee a semplice binario, nelle stazioni munite di RAR, con la dizione “azionata maniglia per treno incrociante” da trasmettere al Regolatore della Circolazione e lo consegnerà all'Agente di Condotta che rilascerà firma di ricevuta sulla copia che rimane in possesso del CT. La trasmissione del dispaccio al regolatore della circolazione avverrà a cura dell'Agente di Condotta
- h) L'agente di condotta incaricherà il CT dello spiombamento del T1.Bca consegnando al CT copia del dispaccio di autorizzazione ricevuto dal regolatore della circolazione ritirando firma sulla copia che rimane in suo possesso. Il CT, accertato che la lampada in corrispondenza del T1.Bca sia spenta azionerà il tasto, previo spiombamento, provvedendo al ri-

piombamento indipendentemente dall'esito dell'operazione. Il CT trascriverà su M40a il dispaccio di esito dell'operazione completato dal numero identificativo del sigillo tolto e del sigillo applicato da trasmettere al Regolatore della Circolazione e lo consegnerà all'Agente di Condotta che rilascerà firma di ricevuta sulla copia che rimane in possesso del CT. La trasmissione del dispaccio al regolatore della circolazione avverrà a cura dell'Agente di Condotta.

Per i treni merci affidati a un solo agente di condotta con presenza del tecnico polifunzionale treno (TPT), le incombenze di cui sopra saranno svolte dall'agente di condotta che per l'allontanamento dal mezzo di trazione applicherà quanto disposto dalla PEIF 22 r. v.

Per le attività sulle linee telecomandate e nei singoli impianti in telecomando e per la liberazione artificiale del blocco conta-assi, il CT deve essere in possesso delle specifiche competenze professionali.

3. REPERTORIO DEI MODULI CUI DISP. RFI 12/2013.

In Allegato 2 alla presente si riporta il repertorio dei moduli definiti dall'Allegato 1 alla Disp. RFI 12/2013.

Dalla data di entrata in vigore della presente DEIF il “FASCICOLO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE FISSE (ad uso del personale di condotta e accompagnamento)” non deve più essere utilizzato e deve essere restituito agli impianti nei modi d'uso.

4. COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE CUI DISP. RFI 12/2013.

In Allegato 3 alla presente si riporta l'Allegato 2 alla Disp. RFI 12/2013 “Norme d'interfaccia per l'impiego delle comunicazioni verbali registrate”.

In relazione alle Condizioni Tecniche per l'applicazione delle norme sopra citate, con particolare riferimento agli apparati radiomobili con i quali possono essere scambiate le comunicazioni verbali registrate, ci si deve attenere a quanto disposto con DEIF 28/DT r. v.

Le formule in esso contenute sono le sole ammesse per le comunicazioni verbali registrate per movimenti con i segnali disposti a via impedita e conseguentemente verrà modificato il titolo della sezione 4.24 dei FL in “Linee sulle quali

è ammesso lo scambio di comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta”.

Le Unità Territoriali (UT) del Gestore dell'Infrastruttura possono prevedere altre comunicazioni verbali registrate che saranno riportate nei Fascicoli Linea.

Pertanto nella sezione 4.24 dei FL interessati saranno indicate le linee o i tratti di linea e le località di servizio, che soddisfano le condizioni tecniche richieste per lo scambio di comunicazioni verbali registrate (c. v. r.) fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta per i movimenti a via impedita e le eventuali c. v. r. disposte dalle UT di RFI.

Di seguito si riporta il fac-simile della nuova Sezione 4.24 FL:

**SEZIONE 4.24 FL LINEE SULLE QUALI È AMMESSO LO SCAMBIO DI
COMUNICAZIONI VERBALI REGistrate FRA IL
REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E
L'AGENTE DI CONDOTTA**

Sulle linee e i tratti di linea e nelle località di servizio sotto indicati è ammesso lo scambio di comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta nei casi e con le modalità previste dalle apposite procedure di interfaccia.

(segue elenco)

A far data dall'entrata in vigore della presente DEIF è soppressa la PEIF 13 r. v.

4. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita da DT - Sicurezza di Esercizio:

1. in formato elettronico al personale in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) il quale fornisce conferma di ricevimento mediante l'apposita funzione dell'applicativo “La mia borsa”;
2. mediante il sistema informatico REDINI, a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia, di cui alla COCS 37/DT r.v. (strutture dirigenziali centrali e territoriali), che provvedono a richiedere la stampa della DEIF, in formato A5, in un numero di copie pari al proprio fabbisogno determinato dal numero di agenti, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF (vedere paragrafo TABELLA)¹. La distribuzione della DEIF deve avvenire con modalità descritte nel Sottoprocesso A03 della suddetta COCS 37/DT r.v.;

In particolare, le competenti SR/SRP e SRS assicurano la distribuzione:

- alle Sale Operative (SOR/SOD/Presidi) delle Divisioni Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionale/Internazionale;
- a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione.

F.to Marco Caposciutti

¹ Gli agenti in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) sono esclusi dalla determinazione del fabbisogno

TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.
	41.2	41.2	41.2	41.2	41.2	41.2	41.2
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D			
	41.2	41.2	41.2	41.2			
Verifica	A	B	C				
	41.2	41.2	41.2				
Manutenzione	SRMA di cui alla COCS 37 r. v.						

Nota: si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero progressivo della DEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.

ALLEGATO 1 - DISCIPLINA DEI RAPPORTI FRA REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E PERSONALE DEI TRENI (ART. 3 ALLA DISP. RFI N. 12/2013)

Articolo 3

(Disciplina dei rapporti fra regolatore della circolazione e personale dei treni)

1. Comunicazioni

Le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione dei treni devono essere scambiate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta.

Nei casi di arresto ai segnali disposti a via impedita e, in generale, in caso di anomalità nella marcia del treno spetta all'agente di condotta mettersi in comunicazione con il regolatore della circolazione.

Per le suddette comunicazioni devono essere utilizzate preferibilmente le apparecchiature per il collegamento via radio GSM-R, secondo le apposite norme emanate a parte.

2. Riepilogo delle prescrizioni di movimento e prescrizioni di movimento.

Le prescrizioni di movimento devono essere notificate, secondo le procedure di cui agli allegati n. 1 e n. 2, al solo agente di condotta.

Nelle stazioni origine corsa dei treni il Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, unitamente agli occorrenti moduli di prescrizione, deve essere ritirato presso l'ufficio del DM dal personale addetto alla formazione treni, dall'agente di condotta o altro agente incaricato dall'IF, tranne casi particolari stabiliti in sede locale d'intesa con le IF.

L'agente di condotta non può partire se non è in possesso del Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento e degli occorrenti moduli di prescrizione, e se nella stazione che delimita il percorso indicato nel riepilogo stesso il treno non ha fermata d'orario o prescritta.

Nelle stazioni intermedie dove è programmato il cambio del Riepilogo, la consegna del documento e degli eventuali moduli di prescrizioni di movimento deve avvenire a cura del DM. Tuttavia per particolari situazioni da definire in sede locale, il ritiro può essere effettuato da altro agente incaricato dall'IF interessata.

Sulle linee telecomandate, i riepiloghi e i relativi moduli di prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da stazioni non presenziate da DM, devono essere compilati in tempo utile dall'agente di condotta anche nella parte di spettanza della stazione, in base alle comunicazioni che riceverà dal DCO. Le prescrizioni di movimento praticate dovranno essere confermate al DCO dall'agente di condotta. Tuttavia, per particolari situazioni da definire in sede locale a cura dell'Unità periferica interessata di RFI, possono essere previste procedure particolari per l'emissione dei





riepiloghi e delle relative prescrizioni di movimento di carattere permanente o di qualche durata.

Nel rispetto dei principi normativi stabiliti dall'ANSF, RFI potrà emanare specifiche procedure che consentono alle IF di produrre direttamente il Riepilogo delle prescrizioni di movimento e le eventuali prescrizioni di movimento, mediante accesso ad appositi sistemi o banche dati informatici.

3. *Accertamenti richiesti all'agente di condotta*

All'agente di condotta può essere richiesta l'effettuazione di alcune verifiche o determinate operazioni sugli impianti di terra.

Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, l'IF deve emanare apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti dell'IF stessa incaricati di svolgerle.

Il regolatore della circolazione potrà richiedere all'agente di condotta:

- la conferma con comunicazione registrata della regolarità della coda del proprio treno da verificare in base alle specifiche procedure stabilite dall'IF di appartenenza;
- l'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una località di servizio, nei casi previsti dal “Regolamento sui segnali in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale”;
- il controllo e la manovra a mano dei deviatori;

nonché, solo sulle linee telecomandate:

- la verifica e conferma al DCO delle condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;
- la liberazione artificiale del blocco conta-assi per mezzo dell'apposito tasto TIBca; tale operazione può essere tuttavia eseguita solo da agenti in possesso delle specifiche competenze professionali e idoneità;
- l'azionamento dei dispositivi CLE (Comando locale di emergenza) nelle località di servizio impresenziate;
- l'azionamento delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti in alcune località di servizio poste sulle linee a semplice binario.

Qualora il treno termini la corsa in una stazione impresenziata, l'agente di condotta provvederà a trasmettere al regolatore della circolazione la conferma della regolarità della coda del proprio treno e, sulle linee a semplice binario, nelle stazioni munite di maniglia di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti, provvedere all'azionamento della stessa, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica, completando la comunicazione registrata di “giunto” con la dizione “Azionata maniglia per treno incrociante”.

ALLEGATO 2 - REPERTORIO DEI MODULI

**(ALLEGATO N. 1 ALLA DISP. RFI N. 12/2013 MODIFICATA DALLA
NOTA RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 DEL 30/10/2013)**

Allegato N. 1 alla Disposizione di esercizio n° 12 del 26 LUG. 2013

(Aggiornato con nota RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 del 30/10/2013)

REPERTORIO DEI MODULI

1. Disposizioni di carattere generale.

Ciascun modulo è contenuto in un bollettario a fogli, numerati progressivamente due a due da 1 a 50, da compilarli a decalco. Le Unità periferiche di RFI possono autorizzare determinati impianti a predisporre con sistemi di riproduzione multipla, che garantiscano la leggibilità e la chiarezza del testo, le prescrizioni a carattere permanente o di lunga durata utilizzando sia i moduli dei bollettari, sia fac-simile dei moduli stessi, da numerare progressivamente di due in due.

Un modulo (quello originale se di bollettario) resta all'agente di condotta che firma l'altra copia che resta alla stazione.

Nel caso di moduli non compilati a decalco l'uniformità delle due copie è garantita dalla firma autografa che il DM deve apporre in calce a ciascuna copia.

La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

Con apposite norme emanate a parte da RFI sono disciplinati la produzione e l'utilizzo di alcuni moduli su supporto informatico.

2. Disposizioni particolari per l'utilizzo dei moduli M40 D.L.

2.1 – Sono previsti due tipi di moduli: M40 DL (BA), da utilizzare sulle linee a dirigenza locale esercitate con blocco elettrico automatico, e M40 DL (BM/Bca) da utilizzare sulle linee a dirigenza locale esercitate con blocco elettrico manuale o conta-assi.

Tali moduli devono essere utilizzati anche nei seguenti casi specifici:

- per i treni percorrenti il binario illegale sulle linee a doppio binario non banalizzate esercitate in telecomando, solo per praticare la prescrizione relativa all'esistenza della via libera telefonica della successiva stazione (prescrizione n° 7) e le prescrizioni del gruppo “Binario illegale”;
- per il superamento a via impedita dei segnali interni nelle stazioni munite di segnalamento plurimo che siano anche stazioni porta di linee in telecomando.

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

2.2 - I moduli sono strutturati in maniera tale da poter essere utilizzati sia dal DM sia dall'agente di guardia/guardablocco o deviatore di un posto intermedio. Per questi ultimi agenti nei moduli è prevista solo la dizione agente di guardia (AG).

2.3 - Le prescrizioni contenute nei moduli sono numerate progressivamente sia sul lato sinistro che sul lato destro. Per la notifica delle stesse il DM deve fare riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale sinistra, mentre l'AG deve fare riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale destra.

2.4 - Le prescrizioni inoltre hanno il numero d'ordine incasellato. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno “X” ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere rispettata dal treno. Le prescrizioni che il DM o l'AG non devono mai praticare hanno la relativa casella annerita.

In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota in calce al modulo, che richiama all'agente di condotta la necessità di controllare l'eventuale esistenza dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

2.5 - Le firme devono essere apposte negli appositi spazi, a seconda che il modulo venga consegnato direttamente o a distanza, barrando quelli non utilizzati.

2.6 - Le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare le eventuali ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate oppure annullate tirandovi sopra una riga continua.

2.7 - Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono la notifica delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni non rivestono carattere normativo ma hanno una funzione di guida per gli operatori.

2.8 - Per la consegna dei moduli valgono le seguenti norme:

- *Consegna diretta*: devono essere osservate le procedure vigenti;
- *Consegna a distanza per mezzo del telefono*: devono essere osservate le procedure seguenti.

L'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare che dovranno essere barrati. In ogni caso l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Deve indicare inoltre la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, l'ora di trasmissione e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo.

L'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completandolo o depennando quello prestampato. Ultimata la compilazione deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al numero d'ordine barrato di ciascuna prescrizione da osservare, il testo delle prescrizioni 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 profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma.

3. Disposizioni particolari per l'utilizzo dei moduli M. 40 TELEEC.

3.1 - Sono previsti quattro tipi di moduli M. 40 TELEEC, da utilizzare sulle linee telecomandate sia a semplice che a doppio binario:

- M. 40 TELEEC (BA), da utilizzare sulle linee con Blocco Elettrico Automatico (BA);
- M. 40 TELEEC (B.ca), da utilizzare sulle linee con Blocco Elettrico conta-assi (B.ca);
- M. 40 TELEEC (Blocco Radio), da utilizzare sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2;
- M. 40 TELEEC/SCC (per deviatò), da utilizzare sulle linee con SCC.

I moduli M. 40 TELEEC (BA) e M. 40 TELEEC (B.ca) devono essere utilizzati anche nei singoli impianti delle linee a Dirigenza Locale ed esercitati in telecomando punto-punto, sia a semplice che a doppio binario.

I moduli M. 40 TELEEC servono per notificare prescrizioni in caso di anormalità, ad esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guasti al blocco elettrico o altra causa, anormalità ai deviatò sulle linee con SCC, ecc.; oppure, sulle linee attrezzate con sistemi di comando e controllo della marcia dei treni (ERTMS/ETCS L2): caduta connessione radio, mancanza di autorizzazione al movimento per guasto al blocco radio o altra causa, ecc.

Sulle linee a doppio binario non banalizzate, per le prescrizioni relative all'esistenza della via libera telefonica della successiva stazione e alla circolazione sul binario illegale, deve essere utilizzato il corrispondente modulo M. 40 DL.

3.2 - Le prescrizioni contenute nei moduli sono contrassegnate da un numero, da una lettera o da una combinazione di entrambi, secondo un ordine progressivo, con il numero o il riferimento d'ordine incasellato sul lato sinistro del modulo. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno "X" ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal DCO e rispettata dal treno. Per la notifica delle prescrizioni dovrà farsi riferimento alla predetta numerazione.

In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota in calce al modulo, che richiama all'agente di condotta la necessità di controllare l'eventuale esistenza dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

3.3 - Le prescrizioni contenute nei moduli sono previste in sequenza in modo da interessare in successione quelle relative agli itinerari delle località di servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie (es: marcia a vista specifica sui PL, fermata in precedenza dei deviatori in linea, ecc.). Le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare le eventuali ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate.

Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco, se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una riga continua.

3.4 - Per facilitare la compilazione dei moduli sul retro degli stessi sono specificate le situazioni che richiedono la notifica delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni non rivestono carattere normativo ma hanno una funzione di guida per gli operatori.

3.5 - Il DCO/DPC, quando deve comunicare all'agente di condotta prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del Mod. M. 40 TELEEC, compilerà il Mod. M. 40 TELEEC in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine o, per i moduli M. 40 TELEEC (Blocco Radio) i riferimenti d'ordine delle prescrizioni da praticare, la cui casella è da barrare. In ogni caso il DCO/DPC deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Il ricevente ha l'obbligo di collazionare e completare le prescrizioni ricevute sul mod. M. 40 TELEEC in suo possesso mentre vengono dettate. 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.

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.

Nella compilazione dei moduli M. 40 TELEEC le prescrizioni non notificate devono ritenersi annullate.

Per le prescrizioni di movimento da praticarsi dal DM di un posto di servizio questi utilizzerà il Mod. M. 40 TELEEC compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni di movimento impartite con dispaccio.

Il Mod. M. 40 TELEEC può anche essere trasmesso per telefono dal DM di un posto di servizio all'agente di condotta.

Le sole prescrizioni previste dal Mod. M. 40 TELEEC possono essere partecipate tramite l'apposito incaricato quando la stazione è presenziata; le prescrizioni non previste dal Mod. M. 40 TELEEC e che non interessano l'apposito incaricato, devono invece essere comunicate direttamente all'agente di condotta.

4. Disposizioni particolari per l'utilizzo dei moduli M40 RTB.

4.1 - Per ciascun modulo M. 40 RTB, sono previste due versioni:

- M. 40 RTB/2, ad uso del DCO/DM.
- M. 40 RTB/1, ad uso dell'agente di condotta o di stazione (DM o AG).

I moduli M40 RTB/1 devono essere utilizzati dal personale addetto alla condotta, nonché dal personale di stazione in caso di consegna diretta al personale addetto alla condotta.

I moduli M40 RTB/2 devono essere utilizzati dal DCO o dal DM in caso di trasmissione a distanza.

4.2 - La numerazione è prestampata in basso a destra nella parte “A” del modulo, prima dello spazio riservato al numero saltuario; la medesima numerazione è riportata inoltre in alto a destra nella parte “B” dei moduli stessi, sempre prima dello spazio riservato al numero saltuario.

La parte “A” dei moduli M40 RTB è da utilizzare dal DM/DCO per la segnalazione all’agente di condotta di allarmi RTB oppure per la comunicazione di guasto delle apparecchiature RTB; la parte “B” è da utilizzare dall’ agente di condotta per comunicare al DM/DCO, quando occorre, l’esito della visita al materiale.

4.3 - Per la trasmissione a distanza a mezzo di telefono devono essere osservate le seguenti procedure:

- le parti “A” e “B” di ciascun modulo vanno trasmesse con dispacci distinti (dal DM/DCO all’agente di condotta e viceversa);

- l’agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio indicando le singole parti da trasmettere nonché quelle non occorrenti da depennare. In ogni caso, l’agente trasmittente deve dettare il testo da trasmettere. Deve inoltre indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo:

- l’agente ricevente 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 testo ricevuto. 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 profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma.

In caso di consegna diretta del modulo M40 RTB/1 all’agente di condotta, non vanno compilati gli spazi relativi ai numeri dei dispacci e le “ore di trasmissione” devono intendersi “ore di consegna”.

Dopo la compilazione della parte “A”, l’originale del modulo M40 RTB/1 viene trattenuto dall’agente di condotta durante la visita al materiale.

Per la compilazione a decalco della parte “B”, l’originale del modulo M40 RTB/1 va riposizionato sulla copia corrispondente. Il DM deve firmare il modulo nello spazio “Cognome DM/DCO” depennando l’indicazione “Cognome DM/DCO” e sostituendola con “Firma DM”.

L’originale del modulo M. 40 RTB/1 va quindi riconsegnato all’agente di condotta che lo alleggerà ai documenti di scorta del treno.

In caso di allarme per “asse frenato”, sul mod. M 40 RTB, deve essere riportata la dizione “asse frenato”, nello spazio previsto per indicare l’ubicazione (destra, sinistra o entrambe) della boccola.

5. Modulo M. 100b e modalità di trasmissione dei fonogrammi

5.1 - Il modulo M100b è utilizzato per le comunicazioni che devono essere registrate ed è costituito da un protocollo sul quale i fonogrammi devono essere trascritti cronologicamente uno di seguito all’altro, senza lasciare righe in bianco e numerati con un numero progressivo mensile e un numero saltuario da 01 a 99.

5.2 - Tutti i fonogrammi devono essere scritti usando penna a sfera e devono essere fatti precedere dalla data.

Ciascun fonogramma, oltre alle indicazioni dello stampato deve contenere nell’ordine:

- il numero progressivo e saltuario del fonogramma in partenza;
- l’agente o l’ufficio destinatario;
- il posto telefonico da cui viene trasmesso;
- il testo;
- il profilo, il cognome e il nome del trasmittente e quelli del ricevente.

I fonogrammi da trasmettere, dopo essere stati scritti sul relativo modulo, devono essere letti con voce chiara, scandendo bene le parole. Il numero dei treni deve essere trasmesso cifra per cifra isolatamente.

Il ricevente, ultimata la trascrizione, ripeterà per intero il fonogramma e alla fine indicherà il proprio profilo, cognome e nome, l’ora della ricezione e il numero progressivo e saltuario che il fonogramma assume nel modulo del proprio posto.

Il trasmittente riporterà sul proprio modulo tali indicazioni, senza le quali il fonogramma deve essere considerato come non trasmesso.

Norme più dettagliate per la trasmissione, il ricevimento e la trascrizione dei fonogrammi sono contenute nelle “Avvertenze” riportate sulla copertina del protocollo.

6. Modulo L. 249

In caso di rallentamento con pilotaggio, che consiste nell’accompagnamento del treno da parte del personale della linea che assume la denominazione di “pilota”, il modulo L. 249 viene rilasciato all’agente di condotta a rallentamento effettuato. In caso di inosservanza da parte dell’agente di condotta, il pilota tratterrà il tagliando per allegarlo al rapporto di notifica dell’accaduto agli uffici superiori competenti.

7. Elenco dei moduli.

- **M. 3** serve per comunicare all’agente di condotta le prescrizioni di rallentamento.
- **M. 40** serve per comunicare all’agente di condotta le prescrizioni per le quali non sia previsto un altro particolare modulo.
- **M. 40a** serve al personale dei treni per comunicare prescrizioni o avvisi.
- **M. 40 D.L. (B.A.)** utilizzato sulle linee in dirigenza locale con blocco automatico.
- **M. 40 D.L. (B.m./B.ca.)** utilizzato sulle linee in dirigenza locale con blocco elettrico manuale tipo FS o blocco conta assi.
- **M. 40 TELEEC (BA)** utilizzato sulle linee telecomandate con BA.
- **M. 40 TELEEC (Bca)** utilizzato sulle linee telecomandate con B.ca.
- **M. 40 TELEEC (Blocco Radio)** utilizzato sulle linee telecomandate munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.
- **M. 40 TELEEC/SCC (per deviatoi)** viene utilizzato sulle linee esercitate con SCC.
- **M. 40 RTB** utilizzato per le comunicazioni relative agli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB).
- **M. 100b** utilizzato per lo scambio della corrispondenza telefonica fra stazioni e altre località di servizio, fra posti diversi nell’ambito di una stazione, nonché fra stazioni e personale dei treni/manutenzione
- **L. 249** utilizzato nel caso di rallentamento con pilotaggio, viene consegnato dal pilota all’agente di condotta a conferma della regolare effettuazione del rallentamento.

Mod. M. 40a



Mod. M. 40a

N. 00

Treno del / /20

Si ordina (*) Si dà avviso (*) a (**)

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

(*) Depennare la dizione non occorrente secondo che
trattasi di ordini o di avvisi.

L'agente di condotta

(**) Profilo di chi riceve la prescrizione aggiungendo,
quando è il caso, il numero del treno.

.....

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



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

N. 00

Località di servizio Data
 N° / dell'Ag.Trasm. (1)
 Ora di trasmissione (1)
 Si ordina all'Agente di condotta del treno di rispettare le sottoindicate prescrizioni
 N° la cui casella è barrata (o da barrare in caso
 di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D.M.	Prescrizioni	A.G.
ITINERARIO	1 - Partite da con segnale (2) disposto a via impedita.(*) -	1
	2 - Superate il segnale di (3) di -	2
	3 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5)	3
	4 - Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra.(4) -	4
	5 - Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di -	5
DISTANZIAMENTO	6 - Esiste via libera di blocco elettrico. -	6
	7 - Esiste via libera telefonica di (dispaccio N° /).	7
	8 - Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco N° / di protezione della stazione di (4) rispettando le relative indicazioni.	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta escludete la funzione di ripetizione dei segnali in macchina.	9
	10 - Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.	10
	11 - Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° superati a via impedita o spenti.	11
	12 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12
	13 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/7 R.S. superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita con lettera luminosa "P" accesa a luce fissa o lampeggiante (*).	13
14 - Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L. (B.A.) in vostro possesso.	14	
BINARIO ILLEGALE	15 - Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.	15
	16 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a	16
	17 - Fermate in precedenza del primo deviatoio di	17
	18 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	18
VARIE	19 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km	19
	20 - Escludete SCMT/SSC da a	20
	21 - Da a non superate velocità km/h.	21
	22 -	22

IL DIRIGENTE (4) AGENTE TRASMETTENTE AGENTE RICEVENTE L'AGENTE DI CONDOTTA
 L'AGENTE DI GUARDIA (4) profilo e cognome profilo e cognome/firma (6)

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

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

(1) Il numero progressivo/saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno", "Partenza Interno n°...", "Partenza esterno", "Ripetitore di partenza", "Sussidiario di partenza"). (3) Indicare la funzione del segnale ("Protezione", "Protezione Esterno", "Protezione Interno", "Protezione Interno n°..."). (4) Dipendere la dizione non occorrente. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso.

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

DM	Mod. M.40 D.L. (B.A.) GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione (“Partite da.....da binario sprovvisto di segnale di partenza”) dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	7
s.b.	La prescrizione n. 8, da completare, deve essere notificata dal DM/ AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. Il DM deve praticare la dizione “protezione della stazione di” quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest’ultima sia disabilitata o telecomandata dallo stesso DM. Tale prescrizione non deve essere notificata dal DM sulle linee a semplice binario.	8
d.b.	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l’istituzione del blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n. 9 sui tratti di linea con segnali di blocco intermedi permissivi, completandola con l’indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che proteggono PL.	11
12	La prescrizione n. 12 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l’indicazione “P” lampeggiante.	12
13	La prescrizione n. 13 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 9 sui tratti di linea ove esistano località di servizio intermedie impresenziate.	13
14	La prescrizione n. 14 deve essere notificata dall’AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	15
16	La prescrizione n.16, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	16
17	La prescrizione n.17, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	17
18	La prescrizione n. 18 deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	18
19	La prescrizione n. 19, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	19
20	La prescrizione n. 20, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n.9 sulle linee con BAcf quando nella tratta esistono posti intermedi di PBA. Può inoltre essere utilizzata nei casi previsti dalle specifiche istruzioni per lavori straordinari al segnalamento e/o al SCMT/SSC.	20
21	La prescrizione n. 21, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 9, solo sulle linee con BAcc, o n. 20, se nella tratta interessata sono presenti rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h; la velocità da indicare è quella prevista dal rallentamento più basso.	21
22	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo 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.	22

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



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

N. 00

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

Si ordina all'Agente di condotta del treno di rispettare le sottoindicate prescrizioni
 N° la cui casella è barrata (o da barrare in caso
 di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D.M.	Prescrizioni	A.G.																		
ITINERARIO	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;">1</td> <td style="width: 90%;">- Partite da con segnale (2) disposto a via impedita. (*)</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td>- Superate il segnale di (3) di disposto a via impedita. (*)</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td>- Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5)</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4</td> <td>- Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra. (4)</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5</td> <td>- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita. (*)</td> <td style="text-align: center;">5</td> </tr> </table>	1	- Partite da con segnale (2) disposto a via impedita. (*)	1	2	- Superate il segnale di (3) di disposto a via impedita. (*)	2	3	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5)	3	4	- Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra. (4)	4	5	- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita. (*)	5	ITINERARIO			
1	- Partite da con segnale (2) disposto a via impedita. (*)	1																		
2	- Superate il segnale di (3) di disposto a via impedita. (*)	2																		
3	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5)	3																		
4	- Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra. (4)	4																		
5	- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita. (*)	5																		
DISTANZIAMENTO	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;">6</td> <td style="width: 90%;">- Esiste via libera di blocco elettrico.</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">6</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">7</td> <td>- Esiste via libera telefonica di (dispaccio N° /).</td> <td style="text-align: center;">7</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">8</td> <td>- Esiste via libera come da Mod. M40 D.L. (B.m./B.ca.) in vostro possesso.</td> <td style="text-align: center;">8</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">9</td> <td>- Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta rispettate ugualmente tutti i segnali.</td> <td style="text-align: center;">9</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">10</td> <td>- Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI N° disposti a via impedita e con lettera "A" spenta. (*)</td> <td style="text-align: center;">10</td> </tr> </table>	6	- Esiste via libera di blocco elettrico.	6	7	- Esiste via libera telefonica di (dispaccio N° /).	7	8	- Esiste via libera come da Mod. M40 D.L. (B.m./B.ca.) in vostro possesso.	8	9	- Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta rispettate ugualmente tutti i segnali.	9	10	- Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI N° disposti a via impedita e con lettera "A" spenta. (*)	10	DISTANZIAMENTO			
6	- Esiste via libera di blocco elettrico.	6																		
7	- Esiste via libera telefonica di (dispaccio N° /).	7																		
8	- Esiste via libera come da Mod. M40 D.L. (B.m./B.ca.) in vostro possesso.	8																		
9	- Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta rispettate ugualmente tutti i segnali.	9																		
10	- Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI N° disposti a via impedita e con lettera "A" spenta. (*)	10																		
BINARIO ILLEGALE	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;">11</td> <td style="width: 90%;">- Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">11</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">12</td> <td>- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a</td> <td style="text-align: center;">12</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">13</td> <td>- Fermate in precedenza del primo deviativo di</td> <td style="text-align: center;">13</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">14</td> <td>- Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.</td> <td style="text-align: center;">14</td> </tr> </table>	11	- Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.	11	12	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a	12	13	- Fermate in precedenza del primo deviativo di	13	14	- Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	14	BINARIO ILLEGALE						
11	- Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.	11																		
12	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a	12																		
13	- Fermate in precedenza del primo deviativo di	13																		
14	- Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	14																		
VARIE	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;">15</td> <td style="width: 90%;">- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">15</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">16</td> <td>.....</td> <td style="text-align: center;">16</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> <td>.....</td> <td style="text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> <td>.....</td> <td style="text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> <td>.....</td> <td style="text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> <td>.....</td> <td style="text-align: center;"> </td> </tr> </table>	15	- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km	15	16	16			VARIE
15	- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km	15																		
16	16																		
																			
																			
																			
																			

IL DIRIGENTE (4)	AGENTE TRASMITTENTE	AGENTE RICEVENTE	L'AGENTE DI CONDOTTA
L'AGENTE DI GUARDIA (4)	profilo e cognome	profilo e cognome/firma	(6)

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

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

(1) Il numero progressivo/saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. **(2)** Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno"; "Partenza Interno n°..."; "Partenza esterno"; "Ripetitore di partenza"; "Sussidiario di partenza"). **(3)** Indicare la funzione del segnale ("Protezione "; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°..."). **(4)** Depennare la dizione non occorrente. **(5)** Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. **(6)** Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso.

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

DM	Mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca.) GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione (“Partite da.....da binario sprovvisto di segnale di partenza”) dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2. Tale prescrizione non deve essere notificata quando la prescrizione n. 1 è relativa a un P.B.I.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera..	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il distanziamento dei treni deve avvenire con il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n. 8, deve essere notificata dall'AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il blocco elettrico è guasto o inutilizzabile per altra causa.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n. 9, quando il treno è autorizzato a superare determinati segnali di PBI, non coincidenti con stazioni impresenziate, che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste e che non proteggano punti singolari della linea.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	11
12	La prescrizione n. 12, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	12
13	La prescrizione n. 13, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	13
14	La prescrizione n. 14 deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	14
15	La prescrizione n. 15, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	15
16	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa “D” o “A” spenta; anomalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	16

Mod. M. 40 TELEEC (BA) retro

M. 40 TELEEC (BA)

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti in telecomando (TC punto-punto) 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 il nome 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.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto per le partenze, quando al treno viene ordinato, 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 intradarsi. 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. Deve essere completata specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati e 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 deviatoti devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 10, quando il blocco elettrico non funziona e 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 sui tratti di linea con segnali permissivi, completandola con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato.
10	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 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 n° 9, quando nel tratto interessato dal mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco intermedi permissivi.
12	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 9, quando nel tratto interessato dal mancato funzionamento del blocco esistono segnali di blocco intermedi permissivi che possono presentare l'indicazione di "P" lampeggiante.
13	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 8 sui tratti di linea ove esistano posti di servizio in tracciato permanente esclusi dal telecomando.
14	Deve essere notificata ad un treno fermo ad un segnale a via impedita di un PBA munito di lettera "P" luminosa spenta che protegge deviatoti in linea. Deve essere completata indicando il numero della sezione di blocco protetta dal segnale.
15	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.
16	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 8 sulle linee con BACf quando nella tratta esistono posti intermedi di PBA. Può inoltre essere utilizzata nei casi previsti dalle specifiche istruzioni per lavori straordinari al segnalamento e/o al SCMT/SSC. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato.
17	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 8 o n° 16 se nella tratta interessata sono presenti rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato e la velocità prevista dal rallentamento più basso.
<input type="checkbox"/>	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo, riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

Mod. M. 40 TELEC (Bca)



M. 40 TELEC (Bca)

N. 00

Data

N° / del DCO/DPC/DM (1)

Ora di Trasmissione

Si ordina all'Agente di condotta 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 deviativi 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 deviativi 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 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 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.

Il DCO/DPC/DM (1)	Agente trasmittente profilo e cognome	Agente ricevente profilo e cognome/firma	L'agente di condotta (4)
.....

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (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.

Mod. M. 40 TELEEC (Bca) retro

M. 40 TELEEC (Bca)

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti in telecomando (TC punto-punto) esercitati 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 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.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto per le partenze, quando il treno viene ordinato, 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 intradarsi. 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. Deve essere completata specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati e in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
6	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 10, quando il blocco elettrico non funziona e 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 quando il blocco elettrico non funziona e 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.
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.
<input type="checkbox"/>	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo, riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

Mod. M. 40 TELEEC (Blocco Radio)

 **M. 40 TELEEC (Blocco Radio)** **N. 00**

Data
N° / del DCO/DM (1)
Ora di Trasmissione

Si ordina all'Agente di condotta 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 istradarsi sul binario n° Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.

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 deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.

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 50 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 50 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).

.....

.....

Il DCO/DM (1)	Agente trasmittente profilo e cognome	Agente ricevente profilo e cognome/firma	L'agente di condotta (8)
.....

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (progressivo / 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 del segnale di PdE e relativa denominazione 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).
(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, di Posto di Esodo 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 PdE e relativa denominazione 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.
(8) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.

Mod. M. 40 TELEC (Blocco Radio) retro

M. 40 TELEC (Blocco Radio)

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo 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 e saltuario), l'ora di trasmissione e 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 PdE oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) e indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica e il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato; - Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare.
<input type="checkbox"/> 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.
<input type="checkbox"/> 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 e indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio oppure il successivo segnale imperativo di PdE. 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.
<input type="checkbox"/> 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 (segnale imperativo di protezione o di PdE o di fine sezione o segnale di confine).
<input type="checkbox"/> C	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 50 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.
<input type="checkbox"/> 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 a un segnale fisso non successivo.
<input type="checkbox"/> E	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 50 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino a un segnale fisso non successivo.
<input type="checkbox"/> F	Deve essere praticata 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.
<input type="checkbox"/>	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 deviatore rispetto al movimento in atto, autorizzazione a riprendere la corsa dal segnale di protezione di un PdS, ordine di non tener conto del segnale di partenza di un PdS), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tacciandoci una linea.

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

	M. 40 TELEC/SCC (per deviatoi)	N. 00	
M. 40 TELEC/SCC (per deviatoi) Data N° / del DCO Ora di Trasmissione			
Si ordina all'Agente di condotta del treno fermo al deviatoio n° di di impegnare il predetto deviatoio per (1) <u>il corretto tracciato / la deviata (1)</u> la deviata a destra / la deviata a sinistra (1) (2)			
.....			
Il DCO	Agente trasmittente profilo e cognome	Agente ricevente profilo e cognome	L'agente di condotta
.....			
Il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (progressivo / saltuario).			
(1) Depennare la dizione non occorrente. (2) Da utilizzare solo nel caso di deviatoio simmetrico			

M. 40 RTB/1

M40 RTB/1 A

(ricevuto dal DCO o DM o AI)

Data _____

N° ____ / ____ (del DCO/DM)

Ora di trasmissione _____

IL DCO/DM (1) dà avviso all'Agente di condotta del treno _____ :

**apparecchiatura di rilevamento temperatura boccole posta al km _____
al transito vostro treno ha segnalato:**

- | | | | | | |
|---|---------------|-------------------|--------|-----|-----|
| A) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | |
| B) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | |
| C) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | |
| D) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | |
| E) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | (1) |
| - allarme NON SELETTIVO (5): occorre verificare lo stato di tutte le boccole fino alla coda del treno | | | | (1) | |

SI AUTORIZZA (1) visita boccole lato interbinario (4)
NON SI AUTORIZZA (1)

apparecchiatura di rilevamento temperatura boccole posta al km _____ guasta:
- NON OCCORRE VISITA MATERIALE

Cognome del DCO (1) _____

Firma del DM/AI (1) _____

Firma dell'Agente di condotta _____

N° ____ / ____

M40 RTB/1 B

(Trasmesso dall'Agente di condotta)

Data _____

N° ____ / ____ (del P.d.C.)

Ora di trasmissione _____

In seguito alla visita del materiale:

rotabili (6) A) _____ B) _____ C) _____ D) _____ E) _____

l'Agente di condotta comunica di proseguire la corsa alle seguenti condizioni:

- senza limitazioni di velocità (1)
- con limitazione di velocità a _____ km/h (1)
- previo scarto rotabile/i (6) _____
a _____ (1)
- con richiesta di visita nella prima località di servizio idonea per effettuare la verifica tecnica (1)

Firma dell'Agente di condotta _____

Cognome del DCO/DM (1) _____

N° ____ / ____

- | | |
|---|--|
| (1) Depennare quanto non occorre. | (5) Per ALLARMI NON SELETTIVI: Qualora il personale addetto alla condotta, a seguito della visita relativa all'allarme non selettivo, ritenga possibile proseguire la marcia, non dovrà superare, d'iniziativa, la velocità di 70 km/h, fino al transito sul successivo RTB che non segnali nessun allarme di riscaldamento boccole o fino alla successiva località di servizio, ove possano essere espletati i necessari accertamenti tecnici sullo stato termico delle boccole. L'impianto RTB successivo o la località di servizio dove vengono svolti gli accertamenti tecnici devono essere comunque situati non oltre 80 Km. |
| (2) Specificare il tipo di allarme:
1. ASSOLUTO: superamento delle soglie prefissate.
2. RELATIVO: superamento dello scarto termico prefissato rispetto alle altre boccole del treno. | (6) Specificare il N° di servizio. |
| (3) Specificare l'ubicazione, destra sinistra o entrambe senso marcia treno (s.m.t.).
In caso di allarme per asse frenato riportare la dizione "ASSE FRENATO". | |
| (4) Il DCO o DM autorizzerà la visita boccole lato interbinario SOLO DOPO aver sospeso la circolazione sul binario attiguo. L'autorizzazione non occorre in caso di visita boccole lato opposto interbinario. | |

M. 40 RTB/2

M40 RTB/2 A

Per compilazione Mod. M125 RTB

Data _____

(Trasmesso dal DCO o DM)

N° ____ / ____ (del DCO/DM)

Ora di trasmissione _____

Il DCO/DM (1) dà avviso all'Agente di condotta del treno _____:

apparecchiatura di rilevamento temperatura boccole posta al km _____
al transito vostro treno ha segnalato:

- | | | | | | |
|---|---------------|-------------------|--------|-----|-----|
| A) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | |
| B) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | |
| C) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | |
| D) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | |
| E) - allarme (2)..... | asse N° | boccola (3) | s.m.t. | (1) | (1) |
| - allarme NON SELETTIVO (5): occorre verificare lo stato di tutte le boccole fino alla coda del treno | | | | (1) | |

SI AUTORIZZA (1) visita boccole lato interbinario (4)
NON SI AUTORIZZA (1)

apparecchiatura di rilevamento temperatura boccole posta al km _____ guasta:
- NON OCCORRE VISITA MATERIALE

(1)

Firma del DCO/DM (1) _____

Cognome dell'Agente di condotta _____

N° ____ / ____

M40 RTB/2 B

(Ricevuto dall'Agente di condotta)

Data _____

N° ____ / ____ (del P.d.C.)

Ora di trasmissione _____

In seguito alla visita del materiale:

rotabili (6) A) _____ B) _____ C) _____ D) _____ E) _____

l'Agente di condotta comunica di proseguire la corsa alle seguenti condizioni:

- senza limitazioni di velocità (1)
- con limitazione di velocità a _____ km/h (1)
- previo scarto rotabile/i (6) _____
a _____ (1)
- con richiesta di visita nella prima località di servizio idonea per effettuare la verifica tecnica (1)

Cognome dell'Agente di condotta _____

Firma del DCO/DM (1) _____

N° ____ / ____

- (1) Depennare quanto non occorre.
- (2) Specificare il tipo di allarme:
 3. ASSOLUTO: superamento delle soglie prefissate.
 4. RELATIVO: superamento dello scarto termico prefissato rispetto alle altre boccole del treno.
- (3) Specificare l'ubicazione, destra sinistra o entrambe senso marcia treno (s.m.t).
In caso di allarme per asse frenato riportare la dizione "ASSE FRENATO"
- (4) Il DCO o DM autorizzerà la visita boccole lato interbinario SOLO DOPO aver sospeso la circolazione sul binario attiguo. L'autorizzazione non occorre in caso di visita boccole lato opposto interbinario.

- (5) Per ALLARMI NON SELETTIVI: Qualora il personale addetto alla condotta, a seguito della visita relativa all'allarme non selettivo, ritenga possibile proseguire la marcia, non dovrà superare, d'iniziativa, la velocità di 70 km/h. fino al transito sul successivo RTB che non segnali nessun allarme di riscaldamento boccole o fino alla successiva località di servizio, ove possano essere espletati i necessari accertamenti tecnici sullo stato termico delle boccole. L'impianto RTB successivo o la località di servizio dove vengono svolti gli accertamenti tecnici devono essere comunque situati non oltre 80 Km.
- (6) Specificare il N° di servizio.

Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento

RIEPILOGO MULTIPLO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO DEL GIORNO _____						N. _____				
TRENI PARI			TRENI DISPARI							
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
MODULI CONSEGNATI										
LOCALITÀ DI SERVIZIO	N° TRENO	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA				
		Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà					
MODULI VERSATI										
CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO										
LOCALITÀ DI SERVIZIO	M 3		M 40		M 40 DL		M 40TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNAnte	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		
ANNOTAZIONI										
IL DIRIGENTE			L'AGENTE DI CONDOTTA				II FORMATORE			
_____			_____				_____			

Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento (retro)
Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento (retro)

GUIDA PER LA COMPILAZIONE

Il presente Riepilogo deve scortare ogni treno; è compilato a decalco ed è composto da tre copie:

- una copia per la stazione (matrice);
- una copia per l'agente di condotta;
- una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al ritiro dello stesso.

La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dall'agente di condotta.

Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dall'agente di condotta sulla copia di sua spettanza.

Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri.

Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna:

per il Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento:

- la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione;
- il numero del treno;
- la data di effettuazione del treno.

per il Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento:

- la data di validità del Riepilogo;
 - il numero di ogni treno per il quale viene rilasciato il Riepilogo;
 - la stazione di origine e termine corsa di ogni treno.
- I treni per i quali è rilasciato il Riepilogo sono suddivisi per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari.

Nel riquadro “**Moduli consegnati**” il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e l'agente dell'IF incaricato della compilazione, quando previsto, devono:

- indicare il nominativo della località;
- per il solo Riepilogo multiplo, indicare il numero del primo treno al quale vengono consegnati i moduli di prescrizione; nel caso di moduli di prescrizione suddivisi per treni pari e per treni dispari devono essere indicati sia il primo treno pari, sia il primo treno dispari;
- indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti;
- apporre la propria firma.

Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare, il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, l'annotazione “nessuna prescrizione da consegnare”.

Nel riquadro “**Moduli versati**” l'agente di condotta, nella stazione termine di corsa e in quella ove si effettua il cambio delle prescrizioni o, nel caso di Riepilogo multiplo, nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno indicato nello stesso Riepilogo, deve indicare in ciascuna colonna del Riepilogo la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e poi apporre la propria firma nell'apposita finca.

Il riquadro “**Consegna moduli tra personale del treno**” deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio del personale dei treni senza possibilità di dirette consegne.

In tale evenienza l'agente compilatore deve:

- indicare il nominativo della località di servizio;
- indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati;
- apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante.

L'agente subentrante dovrà firmare come agente ricevente.

Modulo L. 249

<p style="text-align: right;">Mod. L. 249</p> <p>N.....</p> <p>Linea</p> <p>_____</p> <p><i>Matrice del tagliando rilasciato all'agente di condotta del treno N. del per l'effettuazione del pilotaggio km. fra le stazioni di e di , /...../ 20....</i></p>	<p style="text-align: right;">Mod. L. 249</p> <p>N.....</p> <p>Linea</p> <p>_____</p> <p><i>L'agente di condotta del treno N..... del ha effettuato regolarmente il pilotaggio km. fra le stazioni di e di , /...../ 20....</i></p> <p style="text-align: center;">IL PILOTA</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p>N.B. - Il presente tagliando deve essere completato e consegnato dal pilota all'agente di condotta. In caso d'inosservanza, il tagliando sarà trattenuto dal pilota e trasmesso agli uffici superiori competenti.</p>
---	---

ALLEGATO 3

NORME D’INTERFACCIA PER L’IMPIEGO DELLE COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

**(ALLEGATO N. 2 ALLA DISP. RFI N. 12/2013 MODIFICATA DALLA
NOTA RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 DEL 30/10/2013)**

Allegato N. 2 alla Disposizione di esercizio n° 12 del 26 LUG. 2013

(Aggiornato con nota RFI-DTC\A0011\P\2013\0003279 del 30/10/2013)

NORME D'INTERFACCIA PER L'IMPIEGO DELLE COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

Le comunicazioni fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta, inerenti alla sicurezza della circolazione, possono essere scambiate in forma verbale registrata nei casi e alle condizioni di seguito indicati.

1. Condizioni tecniche.

Per l'applicazione delle presenti norme devono essere rispettate le seguenti condizioni tecniche:

- linea munita di sistema di collegamento terra-treno via radio GSM-R;
- apparecchiatura di registrazione, del Posto Centrale o della stazione;
- la cabina di guida del convoglio dotata di apparecchiatura Cab-Radio efficiente.

Le linee e le località di servizio che soddisfano le suddette condizioni tecniche devono essere indicate nei Fascicoli Linee (FL) interessati.

L'efficienza dell'apparecchiatura Cab-Radio in cabina di guida è implicitamente confermata dall'agente di condotta proseguendo nella comunicazione.

2. Condizioni normative.

2.1 – Le prescrizioni di movimento e le altre comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione che possono essere notificate o trasmesse in forma verbale registrata sono organizzate in procedure contraddistinte da un codice alfanumerico e da una formula sintetica che in alcuni casi deve essere completata con i dati variabili. Le procedure inerenti a un medesimo contesto tecnologico-operativo sono individuate dalla stessa componente alfabetica del codice e sono introdotte da una stessa intestazione, che costituisce la formula da utilizzare come introduzione sia della comunicazione di notifica sia della risposta dell'interlocutore.

2.2 – I regolatori della circolazione aventi giurisdizione sulle linee e le località di servizio indicate nel FL ai sensi del precedente punto 1 e gli agenti di condotta dei treni circolanti sulle stesse, durante il servizio, devono essere in possesso del presente Allegato ovvero di un suo estratto recante le procedure applicabili in base alle caratteristiche infrastrutturali delle linee percorse.

2.3 – L'intestazione deve essere sempre completata con i seguenti dati variabili:

- sede e cognome del regolatore della circolazione;
- numero e data di effettuazione del treno;
- punto di fermata del treno;
- numero della procedura da applicare.

2.4 – Per ciascuna procedura, sono riportate le specifiche situazioni di esercizio, cui il regolatore della circolazione e l'agente di condotta devono fare riferimento e le specifiche procedure operative da applicare.

2.5 – L'agente che inizia la comunicazione, per ciascuna situazione di esercizio degradata, deve utilizzare la formula sintetica corrispondente alla procedura codificata, facendola precedere dalla corrispondente intestazione e completandola con gli eventuali dati variabili.

La trasmissione deve essere eseguita in modo che possa essere correttamente compresa dall'agente ricevente. Quest'ultimo può, all'occorrenza, richiedere la ripetizione della trasmissione.

La comunicazione verbale registrata potrà considerarsi completata una volta che l'agente ricevente avrà ripetuto all'agente trasmittente l'intestazione e la formula sintetica, completata con i dati variabili ricevuti.

2.6 – La contemporanea notifica di più procedure non è ammessa.

2.7 – Il regolatore della circolazione prima di attivare la comunicazione verbale registrata deve:

- assicurarsi che non siano in atto anomalie all'apparecchiatura di registrazione;
- avvisare preventivamente l'agente di condotta sull'utilizzo di tale procedura.

Qualora durante la trasmissione la comunicazione si dovesse interrompere, dopo l'eventuale ripristino della stessa si dovrà provvedere alla ripetizione dell'intera procedura.

2.8 – In caso di guasto dell'apparecchiatura di registrazione, le comunicazioni devono avvenire nelle forme e con i moduli tradizionali.

2.9 – Nel caso di movimenti disposti con comunicazione verbale registrata nell'ambito di località di servizio (es.: procedure BR01, BR02, BR03, CTC01, ecc.) il DCO/DM deve rimanere in comunicazione telefonica con l'agente di condotta, limitatamente al movimento nell'ambito del PdS.

Nel caso di perdita del collegamento telefonico con il DCO durante la marcia nella zona di degrado, l'agente di condotta, qualora non possa garantire la corretta esecuzione della procedura prescritta, dovrà arrestare il treno e mettersi nuovamente in contatto con il regolatore della circolazione. Il regolatore della circolazione invece, in caso di perdita della comunicazione, qualora rilevi anomalie nella marcia del treno dovrà provvedere per l'arresto del convoglio emettendo, se disponibile, la chiamata di emergenza.

Nel corso dell'applicazione di tali procedure, l'eventuale superamento di un deviatoio con manovra oleodinamica con il segnale indicatore da deviatoio luminoso spento (lettera c del punto 1.2.5 delle IET) deve essere autorizzato, a seguito dei necessari accertamenti, dal DCO per iscritto con l'utilizzo dei comuni moduli di prescrizione, facendo riferimento al numero della procedura precedentemente notificata con comunicazione verbale registrata (*“Riferimento procedura notificata con comunicazione verbale registrata, siete autorizzati a superare il deviatoio n° in manovra, non tenendo conto del relativo segnale indicatore da deviatoio spento”*).

2.10 – Alle operazioni di riascolto delle comunicazioni verbali registrate scambiate tra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta può accedere solo il personale autorizzato per accertamenti e controlli nei casi previsti o espressamente autorizzati.

3. Riepilogo delle procedure.

Sono previsti i seguenti gruppi di procedure inerenti a un medesimo contesto tecnologico-operativo.

- Richiesta operazione “Supero Rosso”..... cod. **SR_{nn}**
- Esclusione del SSB per guasto/anormalità a bordo cod. **SSB_{nn}**
- Segnali permissivi di blocco automatico a via impedita cod. **PBA_{nn}**
- Autorizzazione al movimento con apposita prescrizione su linee con blocco radio cod. **BR_{nn}**
- Movimenti con segnali disposti a via impedita cod. **CTC_{nn}**
- Partenza con segnale disposto a via impedita con blocco elettrico automatico cod. **BA_{nn}**
- Movimenti con segnali disposti a via impedita su linee con SCC cod. **SCC_{nn}**
- SCMT - perdita PI per guasto a terra cod. **SCMT_{nn}**

INTESTAZIONE	RICHIESTA OPERAZIONE “SUPERO ROSSO”
--------------	--

Agente di condotta richiede al **DCO/DM**: _____ per treno n° del
DCO/DM all’**Agente di condotta**, nulla osta:

fermo al segnale applicazione **Procedura** (codice)

CODICE	PROCEDURE
SR 01	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale di di a via impedita con segnale di avvio attivo a luce fissa
SR 02	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale di di a via impedita con segnale di avanzamento attivo a luce fissa
SR 03	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale di di a via impedita con lettera luminosa “D” accesa a luce
SR 04	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale di di a via impedita con lettera luminosa “A” accesa a luce
SR 05	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale di blocco n°..... a via impedita con lettera luminosa “A” accesa a luce
SR 06	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale km. di protezione propria di n° PL disposto a via impedita
SR 07	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale di di disposto a via libera con aspetto rosso/giallo/giallo

SR 01	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale (1) di (2) a via impedita con segnale di avvio attivo a luce fissa
PdC	Deve essere utilizzata per comunicare la necessità di effettuare l’operazione Supero Rosso per la partenza con segnale disposto a via impedita e segnale di avvio attivo a luce fissa.
DCO/DM	Ricevuta la comunicazione dall’agente di condotta, il DCO/DM, sulla base degli elementi forniti e degli altri relativi alla situazione della circolazione in suo possesso, concede il nulla osta (3) all’effettuazione dell’operazione di “Supero Rosso”.
PdC	Ricevuto dal DCO/DM il nulla osta (3) l’agente di condotta riprenderà la marcia attenendosi alle indicazioni del sistema di segnalamento, nel rispetto delle norme in vigore.
<p>(1) <i>Indicare la funzione del segnale.</i> (2) <i>Indicare la denominazione della località di servizio.</i> (3) <i>Il nulla osta è da intendersi riferito esclusivamente agli aspetti connessi alla regolazione della circolazione rilevabili dal DCO/DM, e non modifica le altre attribuzioni e le responsabilità dell’agente di condotta.</i></p>	

SR 02	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale (1) di (2) a via impedita con segnale di avanzamento attivo a luce fissa
PdC	Deve essere utilizzata per comunicare la necessità di effettuare l’operazione Supero Rosso per la partenza con segnale disposto a via impedita e segnale di avanzamento attivo a luce fissa.
DCO/DM	Ricevuta la comunicazione dall’agente di condotta, il DCO/DM, sulla base degli elementi forniti e degli altri relativi alla situazione della circolazione in suo possesso, concede il nulla osta (3) all’effettuazione dell’operazione di Supero Rosso.
PdC	Ricevuto dal DCO/DM il nulla osta (3), l’agente di condotta riprenderà la marcia attenendosi alle indicazioni del sistema di segnalamento, nel rispetto delle norme in vigore.
<p>(1) <i>Indicare la funzione del segnale.</i> (2) <i>Indicare la denominazione della località di servizio.</i> (3) <i>Il nulla osta è da intendersi riferito esclusivamente agli aspetti connessi alla regolazione della circolazione rilevabili dal DCO/DM, e non modifica le altre attribuzioni e le responsabilità dell’agente di condotta.</i></p>	

SR 03	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale (1) di (2) a via impedita con lettera luminosa “D” accesa a luce (3)
PdC	Deve essere utilizzata per comunicare la necessità di effettuare l'operazione Supero Rosso per il superamento di un segnale di protezione disposto a via impedita con lettera luminosa “D” accesa a luce fissa o lampeggiante.
DCO/DM	Ricevuta la comunicazione dall'agente di condotta, il DCO/DM, sulla base degli elementi forniti e degli altri relativi alla situazione della circolazione in suo possesso, concede il nulla osta (3) all'effettuazione dell'operazione di Supero Rosso.
PdC	Ricevuto dal DCO/DM il nulla osta (3), l'agente di condotta riprenderà la marcia attenendosi alle indicazioni del sistema di segnalamento, nel rispetto delle norme in vigore.
<p>(1) <i>Indicare la funzione del segnale.</i> (2) <i>Indicare la denominazione della località di servizio.</i> (3) <i>Specificare “fissa” o “lampeggiante” secondo l'aspetto della lettera luminosa.</i> (4) <i>Il nulla osta è da intendersi riferito esclusivamente agli aspetti connessi alla regolazione della circolazione rilevabili dal DCO/DM, e non modifica le altre attribuzioni e le responsabilità dell'agente di condotta.</i></p>	

SR 04	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale (1) di (2) a via impedita con lettera luminosa “A” accesa a luce (3)
PdC	Deve essere utilizzata per comunicare la necessità di effettuare l'operazione Supero Rosso per il superamento di un segnale di partenza disposto a via impedita con lettera luminosa “A” accesa a luce fissa o lampeggiante.
DCO/DM	Ricevuta la comunicazione dall'agente di condotta, il DCO/DM, sulla base degli elementi forniti e degli altri relativi alla situazione della circolazione in suo possesso, concede il nulla osta (3) all'effettuazione dell'operazione di Supero Rosso.
PdC	Ricevuto dal DCO/DM il nulla osta (3), l'agente di condotta riprenderà la marcia attenendosi alle indicazioni del sistema di segnalamento, nel rispetto delle norme in vigore.
<p>(1) <i>Indicare la funzione del segnale.</i> (2) <i>Indicare la denominazione della località di servizio.</i> (3) <i>Specificare “fissa” o “lampeggiante” secondo l'aspetto della lettera luminosa.</i> (4) <i>Il nulla osta è da intendersi riferito esclusivamente agli aspetti connessi alla regolazione della circolazione rilevabili dal DCO/DM, e non modifica le altre attribuzioni e le responsabilità dell'agente di condotta.</i></p>	

SR 05	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale di blocco n° (1) a via impedita con lettera luminosa “A” accesa a luce (2)
PdC	Deve essere utilizzata per comunicare la necessità di effettuare l'operazione Supero Rosso per il superamento di un segnale di partenza disposto a via impedita con lettera luminosa “A” accesa a luce fissa o lampeggiante.
DCO/DM	Ricevuta la comunicazione dall'agente di condotta, il DCO/DM, sulla base degli elementi forniti e degli altri relativi alla situazione della circolazione in suo possesso, concede il nulla osta (3) all'effettuazione dell'operazione di Supero Rosso.
PdC	Ricevuto dal DCO/DM il nulla osta (3), l'agente di condotta riprenderà la marcia attenendosi alle indicazioni del sistema di segnalamento, nel rispetto delle norme in vigore.
<p>(1) <i>Indicare il numero del segnale di blocco.</i> (2) <i>Specificare “fissa” o “lampeggiante” secondo l'aspetto della lettera luminosa.</i> (3) <i>Il nulla osta è da intendersi riferito esclusivamente agli aspetti connessi alla regolazione della circolazione rilevabili dal DCO/DM, e non modifica le altre attribuzioni e le responsabilità dell'agente di condotta.</i></p>	

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

SR 06	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale km. (1) di protezione propria di n° (2) PL disposto a via impedita.
PdC	Deve essere utilizzata per comunicare la necessità di effettuare l'operazione Supero Rosso per il superamento di un segnale di protezione propria di passaggio a livello (art. 53.1b RS) disposto a via impedita.
DCO/DM	Ricevuta la comunicazione dall'agente di condotta, il DCO/DM, sulla base degli elementi forniti e degli altri relativi alla situazione della circolazione in suo possesso, concede il nulla osta (3) all'effettuazione dell'operazione di Supero Rosso.
PdC	Ricevuto dal DCO/DM il nulla osta (3), l'agente di condotta riprenderà la marcia attenendosi alle indicazioni del sistema di segnalamento, nel rispetto delle norme in vigore.
<i>(1) Indicare la progressiva chilometrica del segnale. (2) Specificare il numero di PL protetti dal segnale. (3) Il nulla osta è da intendersi riferito esclusivamente agli aspetti connessi alla regolazione della circolazione rilevabili dal DCO/DM, e non modifica le altre attribuzioni e le responsabilità dell'agente di condotta.</i>	

SR 07	Richiesta operazione Supero Rosso per superamento segnale di (1) di (2) disposto a via libera con aspetto rosso/giallo/giallo.
PdC	Deve essere utilizzata per comunicare la necessità di effettuare l'operazione Supero Rosso per il superamento di un segnale di località di servizio, in zona codificata di linee con BA, disposto a via libera con conferma di riduzione di velocità e avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (rosso/giallo/giallo).
DCO/DM	Ricevuta la comunicazione dall'agente di condotta, il DCO/DM, sulla base degli elementi forniti e degli altri relativi alla situazione della circolazione in suo possesso, concede il nulla osta (3) all'effettuazione dell'operazione di Supero Rosso.
PdC	Ricevuto dal DCO/DM il nulla osta (3), l'agente di condotta riprenderà la marcia attenendosi alle indicazioni del sistema di segnalamento, nel rispetto delle norme in vigore.
<i>(1) Indicare la funzione del segnale. (2) Indicare la denominazione della località di servizio. (3) Il nulla osta è da intendersi riferito esclusivamente agli aspetti connessi alla regolazione della circolazione rilevabili dal DCO/DM, e non modifica le altre attribuzioni e le responsabilità dell'agente di condotta.</i>	

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

INTESTAZIONE	ESCLUSIONE DEL SSB PER GUASTO/ANORMALITÀ A BORDO
--------------	---

Agente di condotta comunica al **DCO/DM**: _____ per treno n° del
DCO/DM inteso dall'**Agente di condotta**:

fermo fra il km e il km (*cippi chilometrici limitrofi*) tra e oppure sull'itinerario di (arrivo oppure partenza) di oppure al segnale (*indicare la funzione del segnale e l'eventuale denominazione della località di servizio*) applicazione **Procedura** (*codice*)

CODICE	PROCEDURE
SSB 01 escluso per guasto da a

SSB 01 (1) escluso per guasto da (2) (3)
PdC	Deve essere utilizzata per comunicare la necessità proseguire la marcia con il SSB - o sue funzioni - del sistema di protezione della marcia escluso per guasto/anormalità a bordo.
DCO/DM	Ricevuta la comunicazione dall'agente di condotta, il DCO/DM, sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi relativi alla situazione della circolazione da lui rilevabili, e accertato per quanto possibile che l'arresto del treno non sia dipeso da un indebito superamento di un segnale a via impedita, ne dà conferma all'agente di condotta.
PdC	Ricevuto l'inteso dal DCO/DM l'agente di condotta riprenderà la marcia nel rispetto della modalità operativa in atto.
<p>(1) <i>Indicare il SSB escluso.</i></p> <p>(2) <i>Indicare la denominazione della località di servizio o la progressiva chilometrica da dove il treno prosegue la marcia con SSB escluso.</i></p> <p>(3) <i>Indicare la denominazione della località di servizio dove termina la marcia con SSB escluso.</i></p>	

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

INTESTAZIONE	SEGNALI PERMISSIVI DI BLOCCO AUTOMATICO A VIA IMPEDITA
--------------	---

DCO/DM prescrive all' **Agente di condotta:** treno n° del

Agente di condotta inteso dal **DCO/DM:**

fermo al segnale applicazione **Procedura** (codice)

CODICE	PROCEDURE
PBA 01	Proseguimento della marcia con le modalità dell'articolo 48 comma 4 RS
PBA 02	Proseguimento della marcia con le modalità dell'articolo 48 commi 4 e 5 RS
PBA 03	Proseguimento della marcia con segnale disposto a via impedita e lettera "P" spenta da considerarsi accesa a luce lampeggiante.

PBA 01	Proseguimento della marcia con le modalità dell'articolo 48 comma 4 RS
DCO/DM	Deve essere utilizzata per autorizzare la ripresa della marcia da un segnale munito di permissività permanente disposto a via impedita, nel caso in cui al DCO/DM non risulti la presenza di treni sul tratto di linea a valle del segnale stesso.
PdC	L'agente di condotta, dopo l'inteso al DCO/DM, deve superare il segnale e avanzare con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale di 1ª categoria che non preavvisi un successivo segnale a via impedita, rispettando d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL protetti dal segnale permissivo superato a via impedita. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato ad effettuare l'operazione di supero rosso. Nel caso di treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina non osserverà i suddetti obblighi di marcia a vista solo nei casi previsti dalle apposite istruzioni.

PBA 02	Proseguimento della marcia con le modalità dell'articolo 48 commi 4 e 5 RS
DCO/DM	Deve essere utilizzata per autorizzare la ripresa della marcia da un segnale disposto a via impedita, munito di lettera "P" luminosa, nel caso in cui al DCO/DM non risulti la presenza di treni sul tratto di linea a valle del segnale stesso.
PdC	L'agente di condotta, dopo l'inteso al DCO/DM e solo se il segnale conserva il carattere di permissività mediante "P" luminosa accesa, deve superare il segnale a via impedita e avanzare con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale di 1ª categoria che non preavvisi un successivo segnale a via impedita, rispettando d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL protetti dal segnale permissivo superato a via impedita. Nel caso di superamento del segnale con lettera "P" luminosa accesa a luce lampeggiante, l'agente di condotta deve inoltre accertare la regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito della località di servizio, fermando il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoli, che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa con cautela e comunque senza superare i 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso. Nel caso di treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina non osserverà i suddetti obblighi di marcia a vista e accertamento della regolarità dell'itinerario solo nei casi previsti dalle apposite istruzioni.

PBA 03	Proseguimento della marcia con segnale (1) disposto a via impedita e lettera “P” spenta da considerarsi accesa a luce lampeggiante.
DCO/DM	Deve essere utilizzata dal DCO o dal DM per autorizzare la ripresa della marcia da un segnale di protezione di un raccordo in linea a via impedita o dal solo DM per autorizzare la ripresa della marcia da un segnale di protezione o partenza di una località di servizio impresenziata quando tali segnali perdono il carattere di permissività temporanea a causa dello spegnimento della lettera “P” luminosa, nel caso in cui al DCO/DM non risulti la presenza di treni sul tratto di linea a valle del segnale stesso.
PdC	L'agente di condotta, dopo l'inteso al DCO/DM, deve superare il segnale a via impedita e avanzare con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale di 1ª categoria che non preavvisi un successivo segnale a via impedita, rispettando d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL protetti dal segnale permissivo superato a via impedita. L'agente di condotta deve inoltre accertare la regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato, fermando il treno prima di impegnare ciascun deviatore o gruppo di deviatori, che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa con cautela e comunque senza superare i 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso. L'agente di condotta deve ritenere località di servizio impresenziata nel caso di segnale di protezione o partenza di tale località. Nel caso di treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina non osserverà i suddetti obblighi di marcia a vista e accertamento della regolarità dell'itinerario solo nei casi previsti dalle apposite istruzioni.
(1) Indicare la funzione del segnale e la denominazione della località di servizio e/o il numero del PBA.	

INTESTAZIONE	AUTORIZZAZIONE AL MOVIMENTO CON APPOSITA PRESCRIZIONE SU LINEE CON BLOCCO RADIO
--------------	--

DCO prescrive all' **Agente di condotta:** _____ treno n° del
Agente di condotta inteso dal **DCO:**

fermo al (segnale, deviatoio, progressiva chilometrica, ecc.)

applicazione **Procedura** (codice)

CODICE	PROCEDURE
BR 01	Avanzamento in manovra da segnale a deviatoio.
BR 02	Avanzamento in manovra da deviatoio a deviatoio, con il primo deviatoio per
BR 03	Avanzamento in manovra da deviatoio a segnale, con il deviatoio per e sul binario di
BR 04	Marcia a vista fino al successivo segnale.
BR 05	Velocità massima di 50 km/h fino al successivo segnale.
BR 06	Marcia a vista fino al segnale ubicato al km
BR 07	Velocità massima di 50 km/h fino al segnale ubicato al km

BR 01	Avanzamento in manovra da segnale a deviatoio.
DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di protezione o di partenza di un PdS quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e il proseguimento fino al successivo primo deviatoio. Nei casi previsti, il DCO deve preventivamente accertare la libertà della tratta e la percorribilità dell'itinerario interessati.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e avanzare, con marcia a vista senza superare la velocità di 30 km/h, fino al successivo primo deviatoio incontrato (1) e comunicare la fermata al deviatoio al DCO.
(1) <i>Il treno deve essere arrestato prima del deviatoio a valle del picchetto senza impegnare il deviatoio stesso.</i>	

BR 02	Avanzamento in manovra da deviatoio a deviatoio, con il primo deviatoio per (1).
DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un deviatoio ed il proseguimento fino al successivo deviatoio, quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve controllare la corretta posizione del deviatoio rispetto a quanto notificato dal DCO ed avanzare, con marcia a vista senza superare la velocità di 30 km/h, fino al successivo primo deviatoio incontrato (2) e comunicare la fermata al deviatoio al DCO.
(1) <i>Indicare la disposizione che deve assumere il deviatoio (il corretto tracciato o la deviata oppure la deviata a destra o la deviata a sinistra, nel caso di deviatoio simmetrico) per essere percorso dal treno.</i>	
(2) <i>Il treno deve essere arrestato prima del deviatoio a valle del picchetto senza impegnare il deviatoio stesso.</i>	

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

BR 03	Avanzamento in manovra da deviatoio a segnale, con il deviatoio per (1) e sul binario di (2).
DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un deviatoio ed il proseguimento fino al successivo segnale fisso quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve controllare la corretta posizione del deviatoio rispetto a quanto notificato dal DCO ed avanzare, con marcia a vista senza superare la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale fisso (3) dove termina l'autorizzazione al movimento. L'agente di condotta deve controllare anche il corretto istradamento del treno, rispetto al binario di sinistra o di destra, notificato dal DCO.
<p>(1) <i>Indicare la disposizione che deve assumere il deviatoio (il corretto tracciato o la deviata oppure la deviata a destra o la deviata a sinistra, nel caso di deviatoio simmetrico) per essere percorso dal treno.</i></p> <p>(2) <i>Indicare il binario di sinistra o di destra sul quale il treno deve istradarsi.</i></p> <p>(3) <i>Nel caso il treno non sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale fisso incontrato.</i></p>	

BR 04	Marcia a vista fino al successivo segnale.
DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di protezione o di partenza di un PdS, quando esistono le condizioni di cui all'art. 24/ 1 DET oppure di un segnale di fine sezione, di PdE o di confine oppure per la ripresa della corsa dopo un arresto in linea. Nei casi previsti, il DCO deve preventivamente accertare la libertà della tratta e la percorribilità dell'itinerario interessati.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e proseguire, con marcia a vista senza superare la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale fisso (1) dove termina l'autorizzazione al movimento.
<p>(1) <i>Nel caso il treno non sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale fisso incontrato.</i></p>	

BR 05	Velocità massima di 50 km/h fino al successivo segnale.
DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di partenza di un PDS o di protezione di un bivio o PC, quando esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dopo aver accertato la libertà dell'itinerario e della tratta fino al successivo PdS/PdE oppure il superamento di un segnale di fine sezione, di confine o di PdE o la ripresa della corsa dopo un arresto in linea, dopo aver accertato la libertà della tratta fino al successivo PdS/PdE.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e proseguire, senza superare la velocità di 50 km/h, fino al successivo segnale fisso (1) dove termina l'autorizzazione al movimento.
<p>(1) <i>Nel caso il treno non sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale fisso incontrato.</i></p>	

BR 06	Marcia a vista fino al segnale (1) ubicato al km (2).
DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di partenza di un PDS o di protezione di un Bivio o PC quando esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET, oppure per il superamento di un segnale di fine sezione o di confine oppure per la ripresa della corsa dopo l'arresto in linea. Nei casi previsti, il DCO deve preventivamente accertare la libertà della tratta e la percorribilità dell'itinerario interessati.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e proseguire, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e non tenendo conto dei segnali intermedi di fine sezione incontrati, fino a segnale fisso e progressiva chilometrica notificati dal DCO, dove termina l'autorizzazione al movimento.
<p>(1) <i>Indicare il segnale di Protezione, di fine sezione, di PdE o di Confine dove termina l'autorizzazione al movimento.</i></p> <p>(2) <i>Indicare la progressiva chilometrica del segnale dove termina l'autorizzazione al movimento.</i></p>	

BR 07	Velocità massima di 50 km/h fino al segnale(1) ubicato al km(2).
DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di partenza di un PDS o di protezione di un Bivio o PC quando esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dopo aver accertato la libertà dell'itinerario e della tratta fino al successivo PdS/PdE, oppure per il superamento di un segnale di fine sezione, di PdE o di confine oppure per la ripresa della corsa dopo l'arresto in linea, dopo aver accertato la libertà della tratta fino al successivo PdS/PdE.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e proseguire, non superando la velocità di 50 km/h e non tenendo conto dei segnali intermedi di fine sezione incontrati, fino al segnale fisso e progressiva chilometrica notificati dal DCO, dove termina l'autorizzazione al movimento.
<i>(1) Indicare il segnale di Protezione, di fine sezione, di PdE o di Confine dove termina l'autorizzazione al movimento.</i>	
<i>(2) Indicare la progressiva chilometrica del segnale dove termina l'autorizzazione al movimento.</i>	

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

INTESTAZIONE	MOVIMENTI CON SEGNALI DISPOSTI A VIA IMPEDITA
--------------	--

DCO/DM prescrive all' **Agente di condotta:** treno n° del
Agente di condotta inteso dal **DCO/DM:**
fermo al (segnale, deviativo, progressiva chilometrica, ecc.)
 applicazione **Procedura** (codice)

CODICE	PROCEDURE
CTC 01	Avanzamento in manovra sull'itinerario di arrivo con istradamento sul binario n°.....
CTC 02	Avanzamento in manovra sull'itinerario di partenza con istradamento verso..... sul binario di percorrendo linea
CTC 03	Marcia a vista fino al successivo segnale.
CTC 04	Marcia a vista sull'itinerario di partenza con inoltro sul verso..... sul binario..... percorrendo linea

CTC 01	Avanzamento in manovra sull'itinerario di arrivo con istradamento sul binario n°.....(1).
---------------	--

DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di protezione di un PdS disposto a via impedita, quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale disposto a via impedita, istradarsi sul binario notificato dal DCO avanzando in manovra fino al termine dell'itinerario d'arrivo, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviativi e superando gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo aver accertato l'integrità degli stessi e la regolare disposizione secondo quanto previsto dai punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET; l'agente di condotta deve inoltre accertare l'integrità e la regolare disposizione dei deviativi non centralizzati eventualmente esistenti sull'itinerario. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso.

(1) *Indicare il numero del binario sul quale il treno deve istradarsi.*

CTC 02	Avanzamento in manovra sull'itinerario di partenza con istradamento verso.....(1) sul binario di(2) percorrendo linea(3).
---------------	--

DCO	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di partenza di un PdS o di protezione di un Bivio o PC disposto a via impedita, quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET ed esiste la via libera di blocco elettrico.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale disposto a via impedita, istradarsi verso la località e sul binario notificati dal DCO, avanzando in manovra fino al termine dell'itinerario di partenza interessato, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviativi e superando gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo aver accertato l'integrità degli stessi e la regolare disposizione secondo quanto previsto dai punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET; l'agente di condotta deve accertare anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviativi non centralizzati esistenti sull'itinerario. Dal termine dell'itinerario di partenza l'agente di condotta proseguirà regolando la marcia in modo da rispettare le indicazioni del successivo primo segnale incontrato. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso.

(1) *Indicare la successiva località verso la quale il treno deve istradarsi.*

(2) *Indicare, solo su linee a doppio binario banalizzate, il binario (di sinistra o di destra) sul quale il treno deve istradarsi.*

(3) *Indicare la linea su cui il treno deve inoltrarsi solo nel caso di immissione su linee affiancate.*

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

CTC 03		Marcia a vista fino al successivo segnale.
DCO/DM	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento dei segnali di protezione e dei segnali di partenza interni disposti a via impedita, dal DCO quando esistano le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET, e dal DM dopo aver eseguito i prescritti accertamenti e interventi in relazione al guasto in atto.	
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO/DM deve superare il segnale disposto a via impedita e proseguire, con marcia a vista senza superare la velocità di 30 km/h, fino al successivo primo segnale (di protezione o di partenza) incontrato, di cui rispetterà le indicazioni. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso.	

CTC 04		Marcia a vista sull'itinerario di partenza con inoltro sul verso.....(1) sul binario.....(2) percorrendo linea(3).
DCO/DM	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PdS o di protezione di un Bivio o PC disposto a via impedita, dal DCO quando esistano le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dal DM dopo aver eseguito i prescritti accertamenti e interventi in relazione al guasto in atto ed esiste la via libera di blocco elettrico.	
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO/DM deve superare il segnale disposto a via impedita e proseguire, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, fino al termine dell'itinerario di partenza interessato, da dove proseguirà regolando la marcia in modo da rispettare le indicazioni del successivo primo segnale incontrato. L'agente di condotta deve anche controllare il corretto inoltro del treno, rispetto alla località e al binario notificati dal DCO/DM. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso.	
<p>(1) <i>Indicare la successiva località verso la quale il treno deve istradarsi.</i></p> <p>(2) <i>Indicare, solo su linee a doppio binario banalizzate, il binario (di sinistra o di destra) sul quale il treno deve istradarsi.</i></p> <p>(3) <i>Indicare la linea su cui il treno deve inoltrarsi solo nel caso di immissione su linee affiancate.</i></p>		

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

INTESTAZIONE	PARTENZA CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA CON BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO
--------------	---

DCO/DM prescrive all' **Agente di condotta:** treno n° del
Agente di condotta inteso dal **DCO/DM:**

fermo al (segnale, deviatolo, progressiva chilometrica, ecc.)

applicazione **Procedura** (codice)

CODICE	PROCEDURE
BA 01	Avanzamento in manovra sull'itinerario di partenza con istradamento verso..... sul binario di percorrendo linea e marcia a vista fino al successivo segnale.
BA 02	Marcia a vista fino al successivo segnale con inoltro con istradamento verso..... sul binario di percorrendo linea

BA 01	Avanzamento in manovra sull'itinerario di partenza con istradamento verso.....(1) sul binario di(2) percorrendo linea(3) e marcia a vista fino al successivo segnale.
--------------	--

DCO	Deve essere utilizzata sulle linee a doppio binario per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PdS o di protezione di un Bivio o PC disposto a via impedita, quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e non esiste via libera di blocco elettrico sulla prima o unica sezione di blocco.
------------	---

PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale disposto a via impedita, istradarsi verso la località e sul binario notificati dal DCO avanzando in manovra fino al termine dell'itinerario di partenza interessato, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoli e superando gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo aver accertato l'integrità degli stessi e la regolare disposizione secondo quanto previsto dai punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET; l'agente di condotta deve accertare anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatoli non centralizzati esistenti sull'itinerario. Dal termine dell'itinerario di partenza l'agente di condotta deve proseguire con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al successivo primo segnale di 1ª categoria (di blocco o protezione) incontrato, di cui rispetterà le indicazioni. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso
------------	--

(1) *Indicare la successiva località verso la quali il treno deve istradarsi.*

(2) *Indicare, solo su linee a doppio binario banalizzate, il binario (di sinistra o di destra) sul quale il treno deve istradarsi.*

(3) *Indicare la linea su cui il treno deve inoltrarsi solo nel caso di immissione su linee affiancate.*

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

BA 02	Marcia a vista fino al successivo segnale con inoltro verso.....(1) sul binario.....(2) percorrendo linea(3).
DCO/DM	Deve essere utilizzata per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PdS o di protezione di un Bivio o PC) disposto a via impedita, dal DCO quando esistano le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dal DM dopo aver eseguito i prescritti accertamenti e interventi in relazione al guasto in atto e non esiste via libera di blocco elettrico sulla prima o unica sezione di blocco per le linee in telecomando o sulla prima sezione di blocco per le linee a dirigenza locale.
PdC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO/DM deve superare il segnale di partenza disposto a via impedita e proseguire, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo primo segnale di 1 ^a categoria (di blocco o di protezione) incontrato, di cui rispetterà le indicazioni. L'agente di condotta deve anche controllare il corretto inoltro del treno, rispetto alla località e al binario notificati dal DCO/DM. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso
<p>(1) <i>Indicare la successiva località verso la quale il treno deve istradarsi.</i></p> <p>(2) <i>Indicare, solo su linee a doppio binario banalizzate, il binario (di sinistra o di destra) sul quale il treno deve istradarsi</i></p> <p>(3) <i>Indicare la linea su cui il treno deve inoltrarsi solo nel caso di immissione su linee affiancate.</i></p>	

INTESTAZIONE	MOVIMENTI CON SEGNALI DISPOSTI A VIA IMPEDITA SU LINEE CON SCC
--------------	---

DCO prescrive all' **Agente di condotta:** treno n° del
Agente di condotta inteso dal **DCO:**
fermo al (segnale, deviatoio, progressiva chilometrica, ecc.)
 applicazione **Procedura** (codice)

CODICE	PROCEDURE
SCC 01	Treno da istradare sul binario n°
SCC 02	Treno da istradare verso, sul binario di, percorrendo linea
SCC 03	Deviatoio n° da impegnare disposto per

SCC 01	Treno da istradare sul binario n°(1)
DCO	Da notificare al treno fermo al segnale di protezione prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avanzamento a luce lampeggiante.
PdC	L'agente di condotta, dopo l'attivazione del segnale di avanzamento a luce lampeggiante, deve riprendere la corsa, superare il segnale disposto a via impedita e istradarsi sul binario notificato dal DCO avanzando in manovra fino al termine dell'itinerario d'arrivo, e fermando prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo. Dopo l'arresto del treno in corrispondenza del deviatoio, l'agente di condotta deve accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (punto 1.2.5 bis) e 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 per ricevere l'apposita prescrizione relativa alla posizione che deve assumere il deviatoio. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso.
(1) <i>Indicare il numero del binario sul quale il treno deve istradarsi.</i>	

SCC 02	Treno da istradare verso(1), sul binario di(2), percorrendo linea(3)
DCO	Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avanzamento o avvio a luce lampeggiante.
PdC	L'agente di condotta, dopo l'attivazione del segnale di avanzamento o avvio a luce lampeggiante, deve riprendere la corsa, superare il segnale disposto a via impedita e istradarsi verso la località, sul binario e sulla linea notificati dal DCO avanzando in manovra fino al termine dell'itinerario di partenza, e fermando prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo. Dopo l'arresto del treno in corrispondenza del deviatoio, l'agente di condotta deve accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (punto 1.2.5 bis) e 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 per ricevere l'apposita prescrizione relativa alla posizione che deve assumere il deviatoio. L'agente di condotta è implicitamente autorizzato a effettuare l'operazione di supero rosso.
(1) <i>Indicare la successiva località e la linea (in caso di inoltro su linee affiancate) verso le quali il treno deve istradarsi.</i>	
(2) <i>Indicare, solo su linee a doppio binario banalizzate, il binario (di sinistra o di destra) sul quale il treno deve istradarsi.</i>	
(3) <i>Indicare la linea su cui il treno deve inoltrarsi solo nel caso di immissione su linee affiancate.</i>	

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE

SCC 03	Deviatoio n°(1) da impegnare disposto per(2)
DCO	Da notificare al treno fermo a un deviatoio con segnale luminoso da deviatoio a luce blu spento o privo del segnale luminoso.
PdC	L'agente di condotta, ricevuta la predetta comunicazione, 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 e comunque senza superare la velocità di 30 km/h.
<i>(1) Indicare il numero del deviatoio con segnale luminoso a luce blu spento oppure sprovvisto del segnale.</i>	
<i>(2) Indicare per "il corretto tracciato" oppure per "la deviata" secondo la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento da eseguire. Nel caso particolare di deviatoio simmetrico dovrà essere utilizzata la dizione per "la deviata a sinistra" oppure per "la deviata a destra".</i>	

INTESTAZIONE	SCMT - PERDITA PI PER GUASTO A TERRA
--------------	---

DCO/DM prescrive all' **Agente di condotta:** _____ treno n° del
Agente di condotta inteso dal **DCO/DM:**

fermo al segnale di protezione/partenza di *oppure* sull'itinerario di (arrivo/partenza) di *oppure* al segnale di PBI/PBA n° tra e *oppure* al segnale di protezione propria PL km *oppure* tra il km ed il km tra e, applicazione **Procedura** (codice)

CODICE	PROCEDURE
SCMT 01	Rispetto indicazioni del segnale.
SCMT 02	Marcia a vista fino al successivo segnale per guasto SCMT.

SCMT	
SCMT 01	Rispetto delle indicazioni del segnale
DCO/DM	Deve essere utilizzata in caso di ricevimento da parte del PdC di comunicazione relativa alla perdita di un PI di segnale fisso o PI di linea, con treno fermo in precedenza a un segnale fisso di protezione o partenza di una Località di Servizio, di un PBI/PBA o di protezione propria PL.
PDC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO/DM deve riprendere la corsa rispettando l'indicazione del segnale.

SCMT 02	Marcia a vista fino al successivo segnale per guasto SCMT
DCO/DM	Deve essere utilizzata in caso di ricevimento da parte del PdC di comunicazione relativa alla perdita di un PI di segnale fisso o PI di linea, con treno fermo sull'itinerario di arrivo/partenza o in linea non in precedenza di un segnale fisso. Va utilizzata solo nei casi in cui: - non sia necessario praticare anche altre prescrizioni per presenza PL, deviatoi in linea, ecc.; - tra i cippi chilometrici comunicati dal guidatore non sia ubicato un segnale di PBI/PBA/Protezione Propria PL o sia possibile accertare che il convoglio lo abbia superato.
PDC	L'agente di condotta dopo l'inteso al DCO/DM deve riprendere la corsa, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, fino al successivo primo segnale di 1 ^a categoria incontrato, di cui rispetterà le indicazioni.