

intervenuto il Servizio I.E., dovrà disporre senz'altro per la riattivazione del BA e per la cessazione dell'esercizio con blocco telefonico.

8. L'uso, da parte dell'AG dei tasti di soccorso di fuori servizio (Tb/fs) e per l'inversione del BA (Tb/BA), nei casi in cui un circuito di BA è occupato o guasto, deve essere preventivamente autorizzato, con dispaccio, dal D.M. di volta in volta interessato.
9. Qualora su un tratto esercitato in entrambi i sensi su un solo binario non si possa far uso del dispositivo di inversione del senso della circolazione, per il proseguimento dei treni circolanti a destra l'AG si comporterà in analogia con quanto previsto per la circolazione a sinistra, in regime di guasto del BA.

**Tasto di
soccorso
inversione B.A.**

**Proseguimento
treni circolanti
a destra**

ART. 6

RAPPORTI CON GLI AGENTI DELLA MANUTENZIONE LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE APPARECCHIATURE DI BLOCCO

1. I lavori di riparazione o di manutenzione debbono essere eseguiti in regime di interruzione di binario o di mod. M 17.

Per l'esecuzione di lavori su enti che hanno influenza sul blocco automatico in regime di mod. M 17, l'agente AM del Servizio I.E. deve comunque specificare le sezioni di blocco interessate.

**Consegna mod.
M 17**

Il mod. M 17 deve essere, di regola, consegnato o trasmesso alla stazione che invia normalmente i treni nel senso di sinistra sul binario interessato, anche se tale stazione è disabilitata.

Nel caso particolare in cui i lavori che hanno riflessi sul blocco automatico interessino la stazione che normalmente riceve i treni nel senso di sinistra, il mod. M 17 deve essere consegnato o trasmesso a tale stazione ed il DM, prima di controfirmarlo o autorizzarne la firma, deve avvisare con dispaccio la stazione limitrofa abilitata.

2. Il DM, dopo la controfirma del mod. M 18, dovrà trasmettere il dispaccio di riattivazione alla stazione limitrofa e ai posti intermedi eventualmente avvisati in precedenza.
3. Nel caso che il mod. M 17 o M 18 venga consegnato o trasmesso dall'Agente I.E. all'AG di una stazione disabilitata, questi, dopo averne trasmesso verbalmente il contenuto al DM interessato, dovrà attendere l'autorizzazione a firmare il modulo stesso. Tale autorizzazione deve essere comunicata esplicitamente per iscritto dal suddetto DM, che, in caso di mod. m 17, dovrà specificare gli enti interessati.

**Riattivazione
con mod. M 18**

4. Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e riparazione agli impianti di sicurezza e segnalamento sulle linee a dirigenza locale e dalle Istruzioni per l'esercizio degli Apparati Centrali.
Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, sono emanate dalla Direzione di Esercizio a cura delle Unità Tecniche competenti.

Norme di
dettaglio

LINEE A SEMPLICE BINARIO

ART. 1**CARATTERISTICHE E FUNZIONI DEL BLOCCO AUTOMATICO**

1. Il sistema del blocco automatico (BA) assicura il distanziamento dei treni per mezzo di segnali di blocco comandati da dispositivi azionati dai treni stessi. I tratti di linea esercitati col sistema del blocco elettrico automatico, indicati nell'orario di servizio con apposito simbolo, vengono divisi in sezioni di blocco di lunghezze comprese tra 600 e 2000 metri. Ogni sezione di blocco è protetta, per ciascuno dei sensi di marcia dei treni, da un segnale di 1^a categoria che è denominato "segnale di blocco".

Descrizione delle attrezzature

2. I segnali di blocco sono vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta. Ad ogni sezione di BA e per ciascun senso di circolazione è assegnato un numero che serve a individuarla e a distinguerla dalle altre. Tale numero è assegnato anche al relativo segnale di blocco ed è riportato, a cifre ben visibili, in una tabella applicata allo stante dello stesso segnale al disotto della luce.

Quando nel tratto di linea compreso tra due stazioni esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata, dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di protezione della successiva.

Segnali e sezioni di blocco

3. I segnali di blocco automatico sono contraddistinti con numeri progressivi; pari nel senso pari e dispari nel senso dispari.

I numeri dei Posti di Blocco Automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio. Ogni segnale di blocco è di avviso al successivo segnale.

Un segnale di blocco, quando è regolarmente disposto a via libera, garantisce che la sezione di blocco a valle, da esso protetta, è libera da treni; si dispone automaticamente a via impedita non appena la sezione viene impegnata da un treno.

Sullo stante dei segnali di blocco dei posti di servizio (PdS) viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei posti di blocco automatico (PBA) protetti. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Per particolari contingenti situazioni d'impianto, il segnale permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").

Il segnale di blocco che protegge PL si manovra anch'esso automaticamente, ma è normalmente disposto a via impedita. Esso può disporsi a via libera solo a condizione che esista il controllo di chiusura di tutti i PL da esso protetti, oltre che risulti libera la relativa sezione di blocco; si ridispone a via impedita automaticamente, quando il treno impegna la sezione da esso protetta. In tali casi sulla tabella indicante la permissività devono risultare, sotto la lettera "P", le due lettere PL precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso

Numerazione dei segnali di blocco

Segnali di blocco a protezione di PL

quando essi sono più di uno.

Tale indicazione non ha significato nel caso di segnale con permissività temporanea di cui al comma 6, allorché questo non assume carattere di permissività.

4. Il segnale di partenza di una stazione è anche segnale di blocco posto a protezione della prima sezione di BA della tratta. Esso è normalmente disposto a via impedita. Può essere disposto a via libera solo con l'intervento del DM, subordinatamente alla libertà della sezione protetta ed, eventualmente, al controllo delle dovute condizioni di sicurezza degli enti protetti dal segnale; si ridispone a via impedita automaticamente quando il treno impegna la sezione da esso protetta. Segnale di partenza di stazione

5. I segnali di BA intermedi sono permissivi perché possono essere superati a via impedita con l'osservanza delle norme del R.S. Il carattere di permissività è fornito per mezzo di una tabella, posta sullo stante del segnale, recante una lettera "P" maiuscola. Sulla medesima tabella viene riportato il numero della sezione di blocco protetta dal segnale e la relativa progressiva chilometrica. Segnali con permissività permanente

6. Il carattere di permissività può anche essere conferito temporaneamente a particolari segnali di blocco automatico, che oltre alla rispettiva sezione, proteggono anche punti particolari della linea (intersezioni, bivi, ecc.). Al segnale, indicato nell'orario di servizio, il carattere di permissività viene conferito mediante l'accensione della lettera maiuscola "P" luminosa su una tabella posta sullo stante.
La lettera "P" luminosa può essere fissa o lampeggiante.
Nell'orario di servizio deve essere riportata l'indicazione che il segnale associa alla funzione di BA anche la funzione di protezione del punto singolare della linea. Segnali con permissività temporanea

7. Per l'uso del BA nei due sensi di marcia, è necessario invertire il senso di orientamento sul binario medesimo. Per eseguire tale operazione, esiste un apposito dispositivo dotato di organi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del BA. Tasto per l'inversione del B.A.

8. Sul quadro luminoso (Q.L.) dell'apparato di stazione il senso del blocco è rappresentato da due frecce direzionali luminose, poste sul tracciato del binario interessato, orientate in senso inverso. E' accesa a luce bianca fissa quella corrispondente al senso di marcia in atto, mentre è spenta quella relativa al senso inverso. Quando è in atto una richiesta di inversione del senso del blocco, lampeggia la freccia direzionale relativa al senso del blocco da stabilire mentre rimane accesa la freccia del senso in atto.
Concessa l'inversione del senso di blocco, si accende a luce bianca fissa la freccia che lampeggiava mentre si spegne la freccia del senso inverso. Frecce direzionali del blocco

9. Le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco immediatamente a valle di un segnale di partenza di una stazione, sono fornite tramite due segnalazioni luminose gemellate (una a luce bianca indicante che la sezione di blocco è libera ed una a luce rossa indicante che la sezione di blocco è occupata) che si manifestano sul Q.L. dell'apparato di stazione. La segnalazione luminosa bianca è una condizione richiesta per la disposizione a via libera del segnale. Segnalazioni luminose del blocco

- 10.** Le sezioni di BA sono costituite da circuiti di binario (c.d.b.) che sono alimentati a "correnti codificate". Con il BA a "correnti codificate" possono essere trasmesse, con continuità, a bordo dei rotabili equipaggiati con speciali apparecchiature di sicurezza, le informazioni inerenti a determinate condizioni della libertà della via.

**B.A. a
correnti
codificate**

Le linee equipaggiate con il BA atto alla ripetizione continua dei segnali in macchina sono contraddistinti in orario da apposito segno convenzionale.

ART. 2

ESERCIZIO NORMALE

- 1.** Le due segnalazioni luminose gemellate (libero/occupato) forniscono l'indicazione dell'esistenza o meno della via libera di blocco.

**Occupazione e
liberazione del
blocco**

E' accesa la luce bianca quando la sezione di blocco protetta dal segnale di partenza è libera e l'ultimo treno transitato è stato regolarmente protetto dal successivo segnale di PBA.

Quando invece la sezione è occupata, oppure per un treno precedente non si è verificata la suddetta condizione di protezione, l'indicazione di libero/occupato mostra la luce rossa ed i segnali di partenza che comandano l'ingresso nella sezione stessa non possono essere disposti a via libera.

L'occupazione della sezione avviene quando il treno impegna la sezione stessa: l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso.

Quando il treno ha superato completamente il successivo segnale ed è stato da esso protetto, l'indicazione di libero/occupato si riaccende a luce bianca.

- 2.** L'inversione del BA avviene mediante richiesta da parte del DM della stazione verso il quale è orientato il blocco e consenso da parte del DM della stazione attigua interessata.

**Inversione
del B.A.**

L'azionamento del dispositivo di inversione del BA è efficace solo quando sono liberi sul binario interessato, i c.d.b. del BA.

- 3.** La circolazione dei carrelli deve avvenire considerando il BA come non esistente.

**Circolazione
carrelli**

- 4.** Nelle consegne scritte fra i DM che si succedono in servizio dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del BA è regolare, oppure quali irregolarità siano eventualmente in atto.

**Consegne
fra D.M.**

ART. 3**ANORMALITA' E GUASTI**

1. Il DM che sia a conoscenza di anormalità al BA (segnalazione di occupato della prima o di sezioni di blocco successive, comunicazione del Personale di Macchina (P.d.M.) di un segnale permissivo disposto a via impedita, ecc.) deve, salvo quanto specificato al successivo capoverso, richiedere subito l'intervento del Servizio I.E. ed avvisare il Dirigente Coordinatore Centrale (DCC).

Il D.M. potrà astenersi dal richiedere subito l'intervento del Servizio I.E., se è presumibile che la permanenza a via impedita di un segnale di blocco sia dipesa da fatti momentanei di circolazione (superamento da parte di un treno di un segnale permissivo di blocco a via impedita per treno precedente in sezione, tardata concessione di consensi agenti sui segnali di blocco, ecc.).

Permanendo l'anormalità, il DM dovrà richiedere l'intervento del Servizio I.E.

I mancati funzionamenti del BA dovranno essere annotati sul mod. M.7.

**Richiesta
intervento
agente I.E. e
annotazioni
guasti**

2. Quando la segnalazione luminosa della prima sezione del BA mostra il bianco, ma il segnale di partenza relativo alla sezione interessata non si dispone a via libera, il BA deve essere considerato efficiente. Il DM deve dare ai treni i necessari avvisi per la partenza con segnale di blocco a via impedita.

**Mancata
apertura
del segnale
di partenza**

3. Qualora la segnalazione luminosa della prima sezione BA mostri indebitamente il rosso, il BA dovrà essere considerato inefficiente. Il DM, per guasto al blocco, deve adottare le procedure di cui al successivo comma 7 (circolazione con blocco telefonico) e deve dare ai treni le necessarie prescrizioni.

4. Quando entrambe le segnalazioni luminose della prima sezione BA sono spente o è spenta la freccia di senso, il BA deve essere considerato efficiente se il relativo segnale di partenza si dispone a via libera.

**Segnalazioni
luminose
spente**

5. In caso di anormalità al BA, il segnale di partenza, ogni qualvolta sia possibile, dovrà essere sempre disposto a via libera.

6. Per il proseguimento di un treno che si sia fermato dopo aver superato il segnale di partenza disposti improvvisamente a via impedita, qualora la segnalazione del blocco (luce gemellata) mostri il bianco devono essere adottate le modalità previste al precedente comma 2. Qualora invece la segnalazione luminosa della prima sezione BA mostri il rosso, devono essere adottate le procedure di cui al successivo comma 7 (circolazione con blocco telefonico) e ai treni devono essere date le necessarie prescrizioni; dopo l'uscita del treno dalla sezione, se si accende la corrispondente segnalazione bianca, il BA deve essere considerato automaticamente riattivato senza richiedere l'intervento del Servizio I.E.

**Proseguimento
treni con segnale
di partenza
disposti
a via impedita**

7. La circolazione dei treni deve essere sempre regolata con le norme previste dall'art. 19 R.C.T. nei seguenti casi:

Guasto del B.A.
circolazione
treni con blocco
telefonico

- a) lavori di manutenzione/riparazione ai segnali o alle apparecchiature del BA che possono avere indirettamente influenza sull'aspetto dei segnali in regime di mod. M 17;
- b) guasto del BA (segnalazione di occupato della prima sezione o di sezioni di blocco successive, comunicazione del p.d.m. di un segnale permissivo disposto a via impedita, ecc.).

Il blocco telefonico deve essere istituito previo scambio di dispacci¹⁽¹⁾ fra i Dirigenti Movimento delle stazioni attigue interessate.

8. In regime di blocco telefonico, per guasto al BA, ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando il modulo M.2 D.L. (B.A.), in aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni, relative al distanziamento, di:

Prescrizioni
ai treni

- a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino alla successiva stazione abilitata interessata.
- b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, comunque disposti, salvo quelli che proteggono PL escludendo la ripetizione dei segnali;
- c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali permissivi superati a via impedita o spenti.
- d) Osservare le cautele di cui all'art. 43/9 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.

9. In caso di guasto al segnale di partenza o di guasti che ne impediscono la disposizione a via libera non dipendenti da occupazione della prima sezione di blocco, il DM interessato, esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare al treno il modulo M.2 D.L. (B.A.) prescrivendo, in aggiunta alle altre eventuali prescrizioni occorrenti per la partenza a via impedita, la prescrizione di esistenza di via libera di blocco automatico.

10. La ripresa della circolazione con il solo BA, dopo l'istituzione del blocco telefonico, per guasto al blocco, può avvenire in uno dei seguenti modi:

Cessazione
del blocco
telefonico

- a) preve intese verbali fra i DM delle stazioni corrispondenti interessate e prove saggio di inversione del BA, qualora la sezione a valle del segnale di partenza si ripristini spontaneamente e non sia intervenuto il Servizio I.E., con il seguente dispaccio: **"CS..... eseguite prove di saggio con esito positivo, da questo momento cessa esercizio con blocco telefonico fra e"**
- b) previo benessere scritto dell'agente del Servizio I.E., in tutti gli altri casi, con dispaccio: **"Da questo momento cessa esercizio con blocco telefonico fra e"**.

⁽¹⁾"CS..... per.....(motivo)..... circolazione treni fra.....e.....regolata con blocco telefonico".

"CS.....inteso circolazione treni frae.....regolata con blocco telefonico".

11. Nel caso in cui si verifichi il guasto contemporaneo del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.

Guasto contemporaneo del blocco e delle telecomunic.

12. A seguito dell'arresto di un treno ad un segnale permissivo disposto a via impedita, il capotreno, subito dopo la fermata, deve darne comunicazione telefonica al DM della successiva stazione. Il DM, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da uno o più treni precedenti quello fermo al segnale di blocco permissivo, ordinerà, con comunicazione non registrata, al personale del treno fermo di prolungare la sosta fino a che il segnale si disponga a via libera, mantenendosi peraltro in contatto telefonico nel caso che il segnale stesso continuasse a rimanere a via impedita per un tempo notevole. Se invece il DM non è in grado di conoscere il motivo della disposizione a via impedita del segnale, ne darà comunicazione non registrata al capotreno il quale, permanendo il segnale a via impedita, od in caso di guasto al telefono, di mancata risposta, nonché su determinati tratti di linee stabiliti dalla Direzione di Esercizio ed indicate in orario, dopo trascorsi tre minuti dall'arresto, ordinerà verbalmente al macchinista di riprendere la corsa anche se il segnale permane a via impedita. Il macchinista, ricevuto l'ordine dal capotreno, riprenderà la marcia attenendosi alle disposizioni del successivo comma. In caso di circolazione di locomotive isolate e treni assimilati affidati al solo macchinista, lo stesso macchinista del mezzo fermo al segnale resta esonerato dalla comunicazione telefonica al dirigente della stazione successiva e, trascorsi tre minuti dall'arresto, riprenderà la corsa anche se il segnale rimane a via impedita, attenendosi a quanto disposto dal successivo comma.

Superamento segnale permissivo disposto a via impedita

13. Il superamento di un segnale permissivo disposto a via impedita impone al personale di macchina (PdM) la marcia a vista **non superando la velocità di 30 km/h**, fino al primo segnale di prima categoria incontrato a via libera che non preavvisi un successivo segnale a via impedita. Durante il percorso con marcia a vista non occorrerà che il PdM arresti il treno ad altri segnali permissivi eventualmente incontrati a via impedita. Il PdM dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL protetti dai segnali permissivi superati a via impedita. Il PdM dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL protetti da segnali permissivi superati a via impedita, anche se trattasi di segnali con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce fissa, lampeggiante o da considerarsi tale.

Sulle linee attrezzate per la ripetizione continua dei segnali in macchina, il PdM non osserverà gli obblighi di marcia a vista solo nei casi specifici previsti dalle apposite Istruzioni per le apparecchiature installate a bordo dei rotabili.

14. Il superamento a via impedita di un segnale con permissività temporanea con lettera "P" a luce lampeggiante impone al PdM, oltre all'osservanza degli obblighi di cui ai precedenti commi 12 e 13, di fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppi di deviatoi, che dovrà oltrepassare d'iniziativa con cautela e comunque senza superare i 30 km/h dopo avere accertato la regolare posizione dell'itinerario di corretto tracciato.

"P" luminosa lampeggiante

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

"P" luminosa
spenta

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

Se trattasi di segnale a protezione di punto particolare della linea indicato nell'Allegato I dell'orario di servizio "Norme e disposizioni di carattere particolare", il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione prescritta, il quale espletati gli accertamenti di competenza, dovrà autorizzare il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dalla Direzione di Esercizio e riportate nell'orario di servizio.

ART. 4

RAPPORTI CON GLI AGENTI DELLA MANUTENZIONE LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE APPARECCHIATURE DI BLOCCO

1. I lavori di riparazione o di manutenzione possono essere eseguiti in regime di interruzione di binario o di mod. M 17.

Per l'esecuzione di lavori su enti che hanno influenza sul blocco automatico in regime di mod. M.17, l'agente del Servizio I.E. deve comunque specificare le sezioni di blocco interessate.

Consegna
mod. M17

Il DM, prima di firmare il modulo M 17, deve sempre avvisare con dispaccio la stazione limitrofa abilitata.

2. Il DM, dopo la controfirma del mod. M 18, dovrà trasmettere il dispaccio di riattivazione alla stazione limitrofa.

Riattivazione
con mod.
M 18

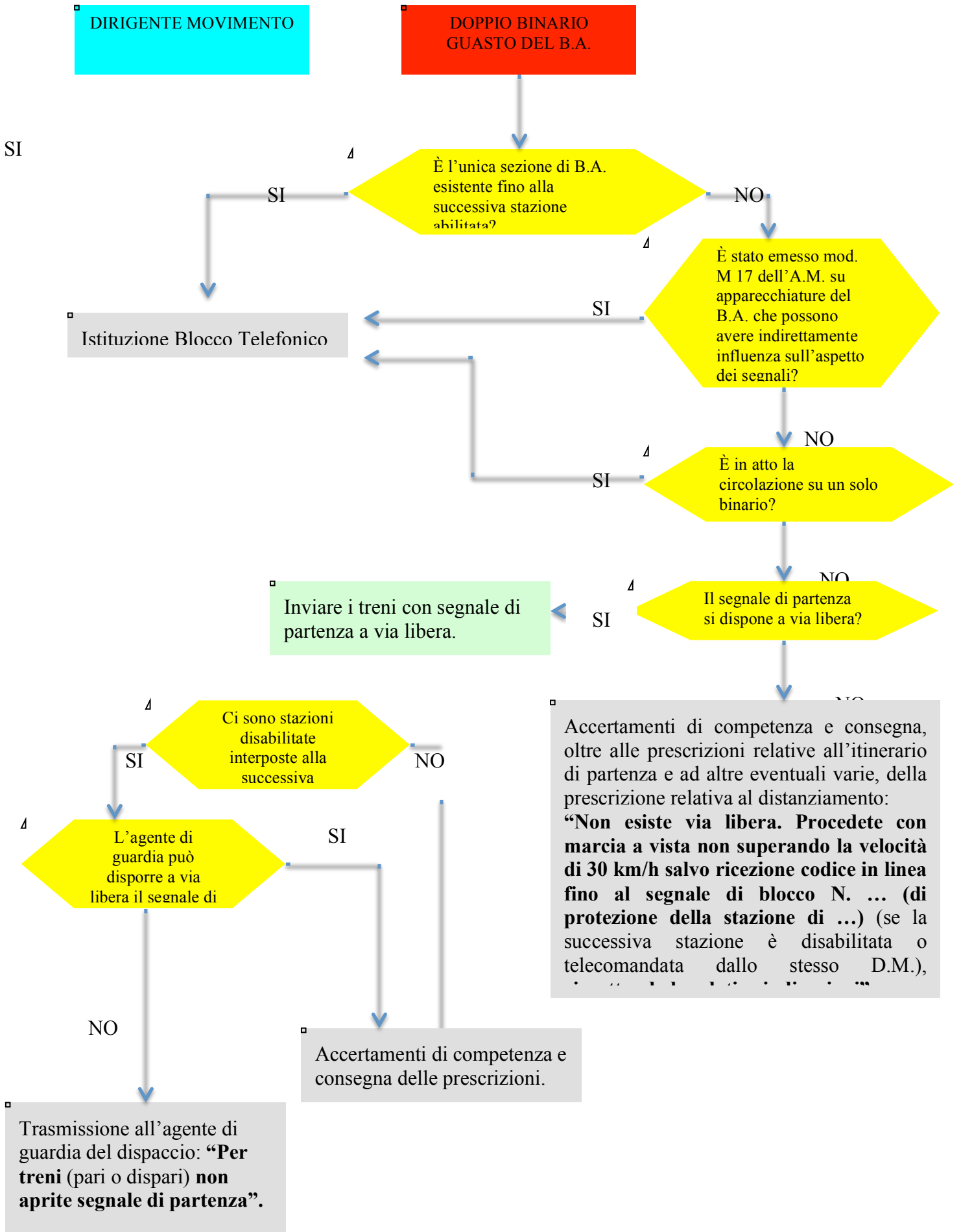
3. Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e riparazione agli impianti di sicurezza e segnalamento sulle linee a dirigenza locale e dalle Istruzioni per l'esercizio degli Apparat Centrali.

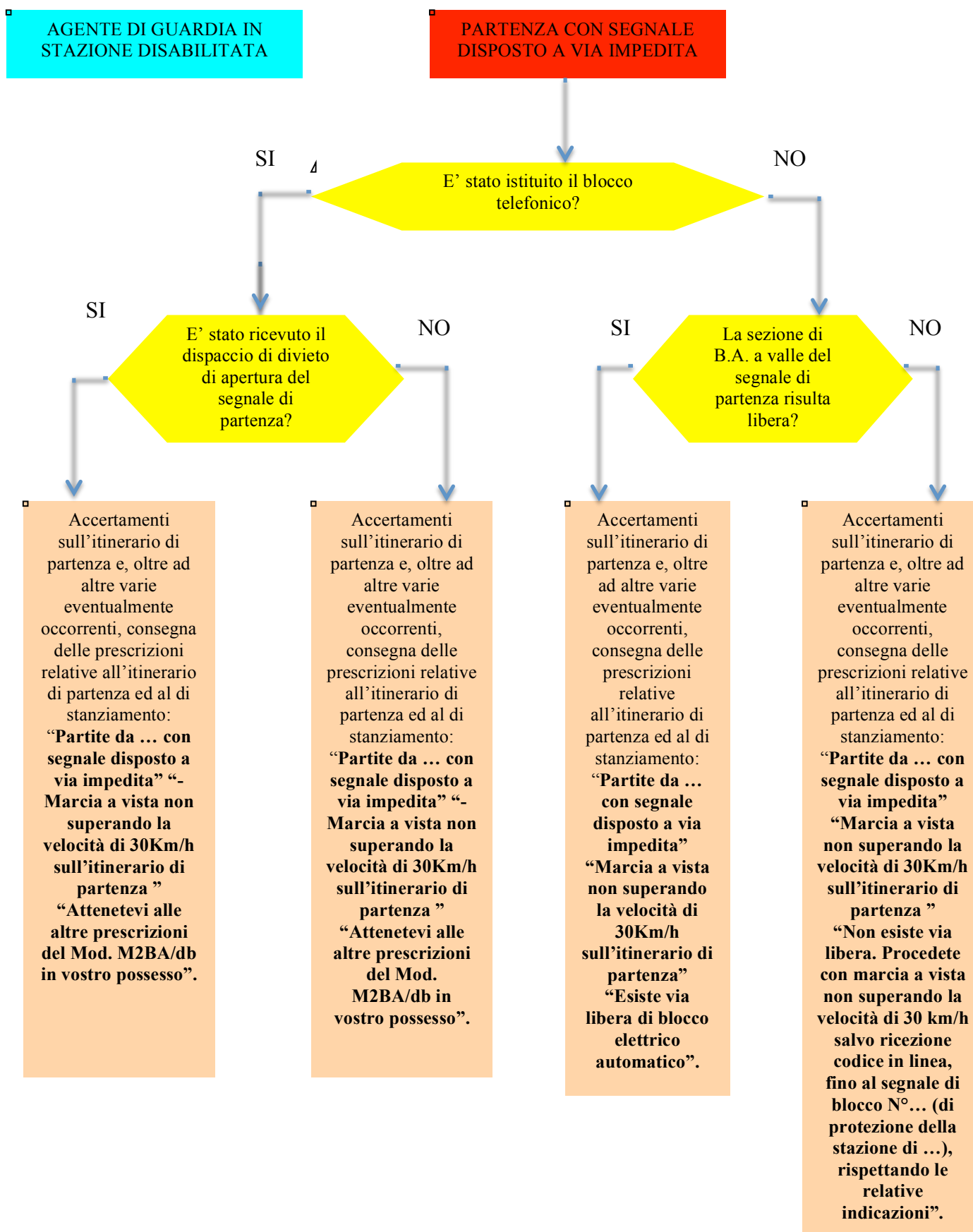
Norme di
dettaglio

Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, sono emanate dalla Direzione di Esercizio a cura delle Unità Tecniche competenti.

ALLEGATO 1

**Schemi operativi relativi ai casi di guasti al BA
nelle stazioni abilitate e nelle stazioni disabilitate**





ALLEGATO 2

Modulo M2 D.L. (B.A.)

MODULO M. 2 D.L. (BA)

1. Generalità

- Il modulo di prescrizione M. 2 D.L. (B.A.) viene utilizzato sulle linee a Dirigenza Locale esercitate con regime di blocco elettrico automatico.
- Il modulo serve per comunicare prescrizioni in caso di guasti o anomalie (arrivi/partenze con segnale a via impedita, guasto del blocco elettrico automatico, circolazione sul binario di destra, ecc.). Esso deve essere utilizzato anche nei seguenti specifici casi:
 - per praticare sulle linee banalizzate prescrizioni del gruppo “Varie” relative al primo treno che percorre il binario di destra;
 - per il superamento a via impedita dei segnali interni delle stazioni munite di segnalamento plurimo che siano anche Stazioni Porta di linee in telecomando.
- Il modulo può essere utilizzato sia dal dirigente movimento sia dall'agente di guardia. Per tale motivo, sono previste due finche laterali, di cui quella di sinistra, di competenza del dirigente movimento e quella di destra di competenza dell'agente di guardia.
- Le prescrizioni sono numerate progressivamente ed il numero è ripetuto in ognuna delle suddette finche. Per la numerazione d'ordine delle prescrizioni il dirigente deve far riferimento alla finca laterale sinistra, mentre l'agente di guardia deve far riferimento a quella di destra.
- Le prescrizioni che l'agente compilatore non deve mai praticare hanno la casella con il numero d'ordine della prescrizione annerita.
- La casella contenente il numero d'ordine delle singole prescrizioni che il treno deve rispettare deve essere sempre barrata, contrassegnandola con un segno X ben visibile, dall'agente compilatore e, in caso di trasmissione per telefono, dall'agente ricevente su incarico dell'agente trasmittente.
- Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno funzioni di guida per gli operatori.

2. Prescrizioni contenute nei moduli.

Le prescrizioni contenute nei moduli sono suddivise nei seguenti gruppi omogenei, facilmente individuabili anche visivamente per mezzo di colorazioni diverse:

- a) *gruppo “itinerario”* (di colore verde), riunisce le prescrizioni relative alla partenza con segnale a via impedita e la circolazione sul binario di destra.
- b) *gruppo “distanziamento”* (di colore rosso), riunisce le prescrizioni relative all'esistenza o meno della via libera di blocco automatico.
- c) *gruppo “varie”* (di colore giallo), comprende le prescrizioni prestampate relative al primo treno circolante sul binario di destra, la specifica prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un PL, la prescrizione “A Vs. treno licenziato da (dirigente o capotreno).

Le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare le ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita munite di lettera luminosa “P” spenta, ecc., riportando nella corrispondente casella il 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.

3. Consegna dei moduli.

a) Consegna diretta

Per la consegna diretta dei moduli al personale del treno devono essere osservate le procedure vigenti.

b) Trasmissione a distanza a mezzo telefono

Per la trasmissione a distanza dei moduli al personale dei treni, a mezzo telefono, devono essere osservate le seguenti procedure:

- 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 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 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.

Modulo M. 2 D.L. (B.A.)		
<p>Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee a Dirigenza Locale esercitate con blocco elettrico automatico. Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti o anomalie (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione a destra, ecc.).</p>		
<p>FERROTRAMVIARIA SpA</p> <p>FERROVIE DEL NORD BARESE</p> <p>STAZIONE di.....</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Mod. M.2 D.L. (B.A.) </div>	<p>N° 01</p> <p>DATA.....</p> <p>N°/.....(1)</p> <p>Ora di trasmissione</p>
<p>Si ordina al macchinista e al capo treno del treno N°..... 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.</p>		
D.M.	PRESCRIZIONI	A.G.
I T I N E R A R I O	<p>1 Partite dacon segnale(2)disposto a via impedita.</p> <p>2 Superate segnale di(3) didisposto a via impedita.</p> <p>3 Viaggiate da a sul binario (sinistra o destra).</p> <p>4 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato.</p>	I T I N E R A R I O
D I S T A N Z I A M E N T O	<p>5 Esiste via libera di blocco elettrico automatico.</p> <p>6 Esiste via libera telefonica della stazione di dispaccio N°/.....</p> <p>sb</p> <p>7 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) (5) rispettando le reali indicazioni.</p> <p>8 Blocco elettrico automatico non funziona daa..... Su tale tratta escludete la funzione di ripetizione dei segnali in macchina.</p> <p>9 Da a non tenete conto dei segnali di blocco permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente prescritto al punto 10 e 11.</p> <p>10 Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali permissivi N° se questi sono superati a via impedita o spenti.</p> <p>11 Ossevate le cautele di cui all'art. 43/9 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.</p> <p>12 Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M2 D.L. (B.A.) in vostro possesso.</p>	D I S T A N Z I A M E N T O
V A R I E	<p>13 Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.</p> <p>14 Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" o "S".</p> <p>15 Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L: Km.....</p> <p>16 A vostro treno licenziato da(Dirigente o Capotreno).</p> <p>17</p> <p>.....</p>	V A R I E
<p>_____ IL DIRIGENTE (4) L' AGENTE DI GUARDIA</p> <p>_____ IL MACCHINISTA</p> <p>_____ IL CAPOTRENO</p>		
<p>In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (progressivo /saltuario).</p>		
<p>(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"). (3) Indicare la funzione del segnale ("Protezione", "Protezione esterno"; "Protezione interno"; "Protezione interno n...."). (4) Depennare la dizione non occorrente (5) Il segnale di blocco da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione.</p>		

RETRO MODULO M. 2 D.L. (B.A.)

D.M.	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	A.G.
1	La prescrizione N. 1 , da completare, deve essere notificata dal D.M./A.G. quando il treno parte da una località di servizio con segnale a via impedita.	1
2	La prescrizione N. 2 , da completare, deve essere notificata dal D.M. /A.G. quando il treno debba superare un segnale di protezione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione N. 3 , da completare, deve essere notificata dal D.M., congiuntamente alla N. 1. La stessa prescrizione, da completare, deve essere sempre notificata dal D.M. ai treni che debbano percorrere il binario di destra.	3
4	La prescrizione N. 4 , deve essere notificata dal D.M./A.G. congiuntamente alla prescrizione N. 1 o alla N. 2.	4
5	La prescrizione N. 5 deve essere notificata dal D.M./A.G. congiuntamente alla prescrizione N. 1 quando esiste la via libera di blocco elettrico automatico.	5
6	La prescrizione N. 6 , da completare, deve essere notificata dal D.M. quando è stato istituito il blocco telefonico.	6
7	La prescrizione N. 7 , da completare, deve essere notificata dal D.M./A.G. 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 D.M. 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. Tale prescrizione non deve essere notificata dal D.M. sulle linee a semplice binario.	7
8	La prescrizione N. 8 , da completare, deve essere notificata dal D.M. in caso di guasto al blocco elettrico automatico che comporti l’istituzione del blocco telefonico.	8
9	La prescrizione N. 9 , da completare, deve essere notificata dal D.M. congiuntamente alla prescrizione N. 8 sui tratti di linea con segnali di blocco permissivi, completandola con l’indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.	9
10	La prescrizione N. 10 , da completare, deve essere notificata dal D.M. congiuntamente alla prescrizione N. 9 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che proteggono PL.	10
11	La prescrizione N. 11 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 9 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l’indicazione “P” lampeggiante.	11
12	La prescrizione N. 12 deve essere notificata dall’A.G. quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	12
13	La prescrizione N.13 deve essere notificata dal D.M. solo al primo treno che deve percorrere il binario di destra.	13
14	La prescrizione N. 14 deve essere notificata dal D.M., congiuntamente alla prescrizione N. 13, solo al primo treno che deve percorrere il binario di destra.	14
15	La prescrizione N. 15 , da completare, deve essere notificata dal D.M./A.G. quando occorre praticare al treno, insieme ad una o più delle precedenti prescrizioni, la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	15
16	La prescrizione N. 16, da completare , deve essere notificata dal D.M, quando questi deve intervenire direttamente per licenziare il treno nei casi previsti all’art. 6 comma 9 ter RCT (corrispondente all’art. 16 comma 4 IPCL) o quando il D.M., con segnale di partenza a via impedita, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, autorizza il capotreno a dare la partenza . (art. 6 comma 9 bis RCT - corrispondente all’art. 16 comma 3 IPCL).	16
17	Le righe in bianco della casella N. 17 devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie.	17