

# MINISTERO DEI TRASPORTI

---

**Estratto dal «Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato-  
Società di Trasporti e Servizi per Azioni»**

PARTE PRIMA E SECONDA

---

n. 15/16/17/18/19 del 15 ottobre 1994

---

ORDINE DI SERVIZIO N. 27, del Direttore dell' Area Rete, in data 22  
aprile 1994 — **Disposizione dei deviatoi per il movimento dei treni.**

Ristampa 2005  
aggiornata con Disp. 43/2001 – 30/2005

---

Distribuito agli agenti delle classi: 1, 2, 3, 21, 31, 32, 33, 41, 42, 43, 50.

**Registrazione delle Disposizioni  
che hanno modificato le presenti norme**

	Disposizione	Data di entrata in vigore

ORDINE DI SERVIZIO N. 27/94 del Direttore dell' Area Rete in data  
22 aprile 1994.

## DISPOSIZIONE DEI DEVIATOI PER IL MOVIMENTO DEI TRENI

### CAPITOLO I

#### **A - Arrivo di un treno avente fermata**

1. L'itinerario di arrivo di un treno s'intende delimitato come segue:

- a) arrivo su binario di ricevimento (1) provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di 1<sup>a</sup> categoria di protezione fino al segnale di partenza (2);
- b) arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di 1<sup>a</sup> categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatore, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

Quando il segnale di protezione è di 2<sup>a</sup> categoria l'itinerario di arrivo ha inizio dal punto protetto dal segnale stesso.

1 bis. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e s'intendono delimitati come segue:

*a) itinerario di arrivo esterno*

Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.

*b) itinerario di arrivo intermedio*

Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.

*c) itinerario di arrivo interno*

S'intende delimitato come segue:

- arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo (2);
- arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

- 1 ter. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCS L2), gli itinerari di arrivo si estendono come nei precedenti commi 1 e 1 bis, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali.
2. I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.
3. Eventuali deviatoi e scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario di arrivo (su binari laterali), che permettono di ottenere i primi l'indipendenza dell'itinerario medesimo rispetto ad altri movimenti di treno o di manovra o a fughe accidentali di veicoli, e le altre che consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta, devono di regola essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza, semprechè non vengano così resi incompatibili movimenti contemporanei di treni o di manovre altrimenti consentiti, con l'osservanza delle norme regolamentari, dal dispositivo di armamento.
4. Inoltre, per ricevere il treno si devono disporre, secondo le norme di seguito specificate, gli eventuali deviatoi compresi nella zona di uscita.

5. La zona di uscita è una zona di sicurezza, situata oltre il termine dell'itinerario di arrivo. Tale zona ha inizio dal termine dell'itinerario di arrivo e si estende per 50 metri nei casi *a)* del punto 1 (3) ed *a), b)* e *c)* primo alinea del punto 1 bis (3) e per 100 metri nel caso *b)* del punto 1, nel caso *c)* secondo alinea del punto 1 bis e nel caso 1 ter.  
Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita oltre il termine degli itinerari interni ed intermedi (punto 9 bis, punti *a)* e *b)* e punto 9 quater).
6. I deviatori compresi nella zona di uscita, situati sul prolungamento dell'itinerario di arrivo e che si presentano di punta rispetto al treno avvenute fermata, devono essere disposti:
  - in modo da assicurare l'uscita del treno, se trattasi di ricevimento sul binario destinato al transito dei treni (4) o comunque sul binario non facente capo ad un tronco;
  - come se il treno dovesse inoltrarsi sul binario tronco, se trattasi di ricevimento su binario passante non destinato al transito dei treni e facente capo ad un tronco.
7. I deviatori della zona di uscita, situati sul prolungamento dell'itinerario di arrivo e che si presentano di calcio, nonchè i deviatori e le scarpe fermacarri situati su binari laterali nell'ambito di 100 metri dai punti di possibile confluenza con la zona di uscita stessa, devono essere disposti come stabilito al punto 3, se:
  - a)* i deviatori permettono di ottenere l'indipendenza rispetto ad altri movimenti di treno o manovra o a fughe accidentali di veicoli;
  - b)* le scarpe fermacarri consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta.
8. Alla norma di cui ai precedenti punti 3 e 7 si fa eccezione, nel caso delle stazioni sul semplice binario, quando si verifichi un incrocio, per le comunicazioni manovrate a mano che devono essere disposte in modo da assicurare l'ingresso del treno incrociante.  
Analogamente può essere disposto dalle Unità periferiche interessate in caso di comunicazioni manovrate da A.C..

**B- Partenza di un treno**

9. L'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea.

9 bis. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e s'intendono delimitati come segue:

*a) itinerario di partenza interno*

Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

*b) itinerario di partenza intermedio*

Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

*c) itinerario di partenza esterno*

Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

9 ter. Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:

*a)* sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;

*b)* sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale.

Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

La stessa tabella deve essere applicata anche nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo quando, per caratteristiche di tracciato, risulta difficoltosa l'individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

In casi particolari, le Unità periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).

9 quater. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di partenza si estendono come nei precedenti punti 4 e 4bis, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali.

Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento imperativo di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale imperativo di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno da una apposita tabella d'individuazione del termine dell'itinerario di partenza, definita nel Regolamento sui Segnali.

10. I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto. Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni indicate in orario munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatoio d'uscita viene dai treni impegnato di calcio in falsa posizione.

11. Per la partenza di un treno, eventuali deviatori e scarpe fermacarri situati su binari laterali devono essere disposti come stabilito al punto 3, se:
  - i deviatori permettono di ottenere l'indipendenza rispetto ad altri movimenti di treno o manovra o a fughe accidentali di veicoli;
  - le scarpe fermacarri consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta.

### **C - Transito di un treno senza fermata**

12. L'itinerario di transito di un treno senza fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e partenza.
13. Per il transito di un treno senza fermata i deviatori devono essere ovviamente disposti nel modo richiesto sia dall'itinerario di arrivo sul binario stabilito sia da quello di partenza dal binario stesso.

## CAPITOLO II

### NORME PER GARANTIRE LA ESATTA DISPOSIZIONE DEI DEVIATOI

#### **D - Impianti privi di collegamenti di sicurezza**

14. Nelle stazioni con deviatoi muniti di fermascambi a chiave, dove manchino i collegamenti di sicurezza fra segnali e deviatoi, l'esatta disposizione di questi ultimi sarà garantita, per ogni arrivo e partenza di treni, mediante il ritiro delle relative chiavi da effettuarsi secondo le modalità prescritte dalle Istruzioni in vigore.
15. Il prospetto ritiro chiavi serve per indicare le chiavi dei fermascambi o di eventuali altri meccanismi che occorre ritirare per ogni possibile itinerario di arrivo e di partenza. Quando richiesto, tale prospetto firmato dal Capo Reparto Territoriale Movimento, deve essere esposto nell'ufficio del D.M. ed in ciascun dei posti di deviatore interessati. Per la compilazione del citato prospetto devono essere seguite, relativamente al ritiro delle chiavi dei fermascambi, le norme di cui al Capitolo I.

#### **E - Impianti provvisti di collegamenti di sicurezza**

##### **E1 - Il collegamento di sicurezza**

16. Il collegamento di sicurezza è un vincolo meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatoi od eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.), interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:
  - a) per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatoi e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;
  - b) per rimuovere i deviatoi e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.

17. I collegamento di sicurezza può essere integrato da un dispositivo di bloccamento dei deviatori e degli eventuali altri meccanismi, in questo caso esso viene denominato collegamento bloccabile.

Precisamente il collegamento bloccabile è un vincolo come quello di cui al punto 16 che soddisfa alla seguente ulteriore condizione: per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi dalla posizione indicata al punto 16, occorre altresì che il treno, per cui il segnale era stato disposto a via libera, si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui senza pericolo.

In alcuni impianti il collegamento bloccabile può essere sempre rimosso fino a quando il treno interessato non abbia impegnato un dispositivo di approccio relativo al segnale: questo dispositivo permette di disfare l'itinerario, subito dopo aver ridisposto a via impedita il segnale di prima categoria, solo se il treno si trova ancora in posizione tale da consentire il rispetto del relativo segnale di avviso.

17 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il collegamento di sicurezza è un vicolo d'impianto tra le apparecchiature atte alla concessione di una Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

a) per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;

b) per rimuovere gli enti da questa posizione occorre che la concessione dell'Autorizzazione al Movimento, relativa al tratto che interessa gli enti, sia stata annullata e, se il treno non ha ancora impegnato i deviatori, revocata a bordo.

Il predetto collegamento è sempre integrato da un dispositivo di bloccamento degli enti che soddisfa alla seguente ulteriore condizione:

c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre, altresì, che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.

18. Negli impianti provvisti di dispositivi atti a realizzare il collegamento fra i segnali e gli scambi (serrature centrali, A.C., ecc.), tali collega-

menti dovranno essere “di sicurezza” e quindi dovranno rispondere almeno alle condizioni di cui al punto 16.

19. Nei nuovi impianti o in occasione di rimaneggiamenti agli impianti esistenti si seguiranno i seguenti criteri per quanto concerne il bloccamento di cui al punto 17:

- apparati centrali elettrici: il bloccamento potrà cessare solo quando il treno abbia superato gli enti interessati dell’itinerario (deviatoi, P.L., ecc.);
- apparati centrali idrodinamici; apparati centrali meccanici (a trasmissione rigida o a doppio filo); impianti con fermascambi elettrici vincolabili a distanza; impianti con fermascambi a chiave (in quanto provvisti di bloccamento): il bloccamento potrà cessare, sempre dopo avvenuta l’occupazione del segnale, prima che il treno abbia percorso completamente il suo itinerario, purchè il treno stesso abbia raggiunto la zona di osservazione del posto di servizio interessato.

Negli impianti di tipo promiscuo le norme di cui sopra saranno applicate opportunamente per gli specifici settori.

20. Nei successivi paragrafi E2, E3, si tratteranno separatamente il caso di stazioni in cui i collegamenti di sicurezza sono realizzati in modo completo per tutti i deviatoi (ed eventualmente altri enti) di ciascun itinerario (impianti provvisti di collegamenti di sicurezza completi) e il caso di stazioni i cui collegamenti sono realizzati solo per una parte degli itinerari o per una parte dei deviatoi ed eventuali altri enti (impianti con collegamenti di sicurezza incompleti).

## **E2 - Impianti provvisti di collegamenti di sicurezza completi**

21. I collegamenti fra scambi e segnali, per i diversi itinerari previsti in arrivo e in partenza, saranno stabiliti in modo da realizzare l’assicurazione degli scambi nella posizione risultante dalle norme di cui al Capitolo I (6).

22. Nelle stazioni munite di A.C.E.I. e di segnalamento di manovra è eccezionalmente ammesso di non collegare nell'apparato, agli effetti dell'indipendenza di cui al precedente punto 3, deviatori e scarpe fermacarri su binari laterali che si trovino a distanza superiore a 100 metri dal punto di confluenza con itinerari di treni, purchè limitatamente agli scambi, questi non vengano mai interessati da treni in posizione rovescia. In tali casi sarà peraltro da realizzarsi il ritorno automatico degli scambi e delle scarpe fermacarri in posizione normale con relativa indicazione.
23. Secondo criteri stabiliti dall'Unità centrale competente, in talune stazioni munite di A.C.E.I. è previsto l'impiego di apposito dispositivo che, previa adozione delle cautele previste dalle specifiche Istruzioni o da disposizioni emanate dalla predetta Unità, consente di rimuovere il collegamento tra segnali e deviatori laterali, in caso di inefficienza di quest'ultimi, al fine di ottenere l'apertura dei segnali medesimi.
24. I collegamenti fra il segnale di partenza (punto 9) e i deviatori precedenti il segnale stesso saranno realizzati solo per quei deviatori che si trovano al di là del punto di normale fermata dei treni più corti che percorrono o che potrebbero percorrere a linea.  
In taluni impianti impresenziati, gestiti con particolari regimi di esercizio il collegamento di cui sopra sarà disciplinato dall'Unità centrale competente.
25. I deviatori e le scarpe fermacarri non collegati e che, in base alle norme di cui al capitolo I o per particolari esigenze, sono richiesti in determinata posizione, saranno disposti e mantenuti nella posizione voluta a cura del deviatore, secondo le apposite indicazioni dei registri di servizio della stazione, a meno che trattandosi di apparato A.C.E.I. gli scambi e le scarpe fermacarri in questione non siano muniti del dispositivo di ritorno automatico nella posizione normale, nel qual caso il deviatore si limiterà ad accertare la concordanza tra la detta posizione e quella richiesta.

26. Negli impianti in cui i collegamenti di sicurezza sono realizzati a mezzo di chiavi, dovrà essere compilato il prospetto ritiro chiavi di cui al punto 15, se dalle indicazioni sugli apparati non risulterà chiaramente rilevabile quali siano le chiavi da ritirare per ciascun itinerario.

### **E3 - Impianti con collegamenti di sicurezza incompleti**

27. In alcuni impianti, i collegamenti di sicurezza fra i segnali e i deviatoi (od eventuali altri enti) sono realizzati solo per una parte di itinerari o dei deviatoi, e comunque in modo incompleto.

Praticamente, ciò può riscontrarsi nei seguenti casi:

- a) nelle stazioni ove esistono più cabine di A.C., non collegate fra loro mediante consensi elettrici, oppure più posti di manovra muniti di serrature centrali o banchi a leve e chiavi, parimenti non collegati fra loro mediante consensi: in questi casi manca generalmente il collegamento di sicurezza fra segnali di protezione e deviatoi situati nella zona di uscita;
- b) nelle stazioni ove esistono serrature centrali o banchi a leve e chiavi, per il collegamento dei deviatoi con i segnali di protezione, ma ove mancano i segnali di partenza;
- c) in generale, nelle stazioni ove gli impianti di sicurezza e di segnalamento non sono completamente sviluppati e ove i collegamenti non si estendono a tutti i deviatoi (ad esempio: stazione con segnalamento di partenza comune a più binari e collegato solo a determinati deviatoi; stazioni in cui esistono solo i collegamenti fra il segnale di avviso a distanza e i deviatoi incontrati di punta sul binario di corretto tracciato, nonché fra il segnale di protezione ed i deviatoi di punta, sul binario di più corretto tracciato, che immettono ad un tronco);
- d) ove i collegamenti non rispondono integralmente alle condizioni indicate nel punto 16.

28. Nei casi indicati al punto 27, l'esatta disposizione dei deviatoi, per cui non esiste il collegamento di sicurezza con i segnali, resterà garantita dalle opportune operazioni da effettuarsi per ogni arrivo e partenza di treni.

Quando mancano i collegamenti tra segnali di protezione e deviatoi nella zona d'uscita (caso *a*), per ogni arrivo di treno occorre anche ritirare, secondo le modalità prescritte, le chiavi dei fermascambi relativi ai deviatoi interessati nella zona di uscita, se trattasi di deviatoi manovrati a mano, oppure, disporre e mantenere nella posizione voluta le relative leve sul banco di manovra, se trattasi di deviatoi centralizzati, dandone conferma mediante dispaccio alla cabina o posto incaricato di manovrare il segnale di protezione o al dirigente movimento secondo le norme previste per l'esercizio della stazione. Le chiavi da ritirare e le leve da disporre e mantenere in posizione opportuna devono risultare chiaramente indicate su appositi prospetti (uno per cabina o posto di manovra), analoghi al prospetto indicato nel precedente punto 15.

Quando manchi il segnale di partenza e in ogni altro caso simile, i cui collegamenti fra segnali e deviatoi sono realizzati in modo completo soltanto per uno o più gruppi di itinerari (caso *b*), le norme da seguirsi rientrano fra quelle indicate nel paragrafo D (impianti privi di collegamento di sicurezza) per gli itinerari senza collegamenti e fra quelle indicate nel paragrafo E2 (impianti provvisti di collegamenti di sicurezza completi) per gli itinerari per cui appunto tali collegamenti esistono. Il prospetto di ritiro chiavi come al punto 15, potrà essere limitato ai soli itinerari per cui non si hanno collegamenti di sicurezza; sempreché il prospetto completo non si renda necessario, per le ragioni esposte al punto 26. Beninteso, si applicheranno anche le norme indicate al capoverso precedente, laddove manchino anche i collegamenti tra segnali di protezione e i deviatoi situati nella zona d'uscita. Quando i collegamenti di sicurezza sono limitati a determinati enti (caso *c*), si seguiranno le norme di cui al paragrafo D (impianti privi di collegamenti di sicurezza), introducendo però negli appositi apparecchi le chiavi per cui esiste un collegamento meccanico od elettrico. Il prospetto di ritiro chiavi, di cui al punto 15 sarà sempre completo, riporterà cioè l'indicazione di tutte le chiavi da ritirarsi per ogni movimento di treno, sia di quelle da introdursi negli apparecchi, sia di quelle che devono essere custodite dagli agenti. Per le prime, il prospetto recherà un'annotazione indicante l'apparecchio in cui le chiavi devono essere introdotte onde permettere l'apertura dei segnali.

Nel caso *d*), ossia per deficienze di varia natura negli impianti, ci si

dovrà regolare in analogia con quanto stabilito negli altri casi sopra esaminati.

29. I prospetti per il ritiro delle chiavi e per la disposizione delle leve citati nel punto 28 saranno compilati tenendo anche presente i criteri esposti nei precedenti paragrafi D e E2.

#### NOTE

- 1) Per binario di ricevimento o di stazionamento si intende il binario delimitato generalmente da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio di stazione.
- 2) Nel caso che al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, e quando questo risulta acceso, l'itinerario termina, in deroga a quanto detto, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.
- 3) Nel caso di attivazione del segnale di prosecuzione d'itinerario, di cui alla nota 2) dei precedenti punti 1 e Ibis, la zona di uscita si estende per metri 50 oltre il secondo segnale di partenza.
- 4) Se il binario destinato al transito dei treni fa eccezionalmente capo ad un tronco, l'uscita può all'occorrenza essere disposta per il tronco stesso.
- 5) Soppressa.
- 6) Resta ferma l'occorrenza degli altri collegamenti di natura elettrica o elettromeccanica atti ad impedire la contemporaneità di itinerari incompatibili.

#### IL PRESENTE ORDINE DI SERVIZIO ANNULLA E SOSTITUISCE L'ORDINE DI SERVIZIO 70/1963.

La data di entrata in vigore del presente Ordine di Servizio verrà stabilita successivamente e comunicata con apposito Ordine di Servizio.

Chi riceve copia del presente Ordine di Servizio deve firmare per ricevuta l'apposita scheda personale.

I capi impianto si assicureranno tempestivamente che i dipendenti agenti interessati abbiano preso piena ed esatta conoscenza delle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio.

*Il Direttore  
dell'Area Rete*  
**SILVIO RIZZOTTI**

*Registrazione Tribunale di Roma n. 567/87 del 13 novembre 1987*

Direttore responsabile: CARIELLO avv. Francesco  
Stampa e distribuzione:  
SERVIZI GENERALI - DOCUMENTAZIONE

(finito di stampare nel mese di luglio 2005)