

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

N° 7 DEL 26/05/2016

(esclusa modifica all' Allegato 1, punto 3 bis)

«in vigore dal 15.07.2016»

DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

Modifiche al Regolamento sui Segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale

Sostituire le pagine: 7-8, 13-14, 15-16, 17-18, 19-20, 75-76, 97-98, 129-130, 147-148, 149-150, 165-165/1, 165/2-166, 177-178, 194/1-194/2 con quelle contenute nel presente fascicolo.

Eliminare le pagine: 82/1-82/2; 82/3-82/4; 83-88.

Inserire le nuove pagine: 83-84; 85-86; 87-87/1; 87/2-88 contenute nel presente fascicolo.

Errata-corrige alla Ristampa 2016 del Regolamento sui Segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale: sostituire la pagina 1-2 con quella contenuta nel presente fascicolo.

Art. 27. - Ordine di fermata improvvisa	Pag. 49
» 28. - Segnale di attenzione - Segnale di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata	» 53
» 29. - Segnalazione di fermata notificata	» 53/1
» 30. - Segnali di rallentamento	» 53/1
» 31. - Rallentamento improvviso	» 53/2
» 32. - Segnalazione per rallentamento notificato	» 55
» 32 bis. - Segnalazione per rallentamenti contigui o ravvicinati	» 56
» 32 ter. - Segnalazione per rallentamenti su linee banalizzate	» 57
» 33. - Indicatori di velocità massima	» 58
» 34. - Segnalazione di presenziamento	» 60
» 35. - Protezione dei treni fermi in linea	» 62
» 36. - Segnalazione nelle stazioni e nei posti intermedi	» 62
» 37. - Segnali ai deviatori	» 65
» 38. - Segnali per arrestare un treno già passato	» 65

B) Segnali fissi

Art. 39. - Principali segnali fissi	Pag. 67
» 40. - Segnali luminosi - Generalità	» 67
» 41. - Segnali luminosi semplici di 1 ^a categoria e di avviso - Significato e rispetto	» 70
» 42. - Segnali luminosi multipli (1 ^a categoria)	» 74
» 43. - Segnali luminosi di 1 ^a categoria e di avviso accoppiati	» 75
» 43 bis. - Segnali imperativi di località di servizio - Segnali imperativi di Posto di Esodo - Segnali imperativi di fine sezione	» 83
» 44. - Soppresso	» 87/2

Art 45. - Soppresso	Pag. 87/2
» 46. - Soppresso	» 87/2
» 47. - Soppresso	» 87/2
» 48. - Segnali permissivi di blocco automatico	» 88
» 48 bis. - Soppresso	» 93
» 48 ter. - Segnali muniti di lettere luminose “D” ed “A” ..	» 94
» 49. - Disposizioni riguardanti tutti i segnali di 1 ^a categoria e di avviso	» 100
» 50. - Soppresso	» 105
» 51. - Segnali di partenza - Segnali sussidiari di partenza - Indicatori alti di partenza - Indicatori bassi di partenza - Segnali di prosecuzione d’itinerario - Segnali di avvio - Segnali ripetitori di partenza	» 106
» 51 bis. - Segnali di avanzamento - Indicatori di direzione - Segnalazione ausiliaria di limite di velocità	» 112
» 52. - Segnali bassi	» 118
» 52 bis. - Segnali alti di manovra	» 121
» 53. - Passaggi a livello con barriere dotati di protezione propria	» 123
» 53 bis. - Passaggi a livello senza barriere con segnali luminosi lato strada	» 127
» 53 ter. - Stazioni munite di deviatori tallonabili e con ritorno automatico nella posizione iniziale	» 128
» 54. - Visibilità dei segnali	» 129
» 55. - Visibilità dei segnali di 1 ^a categoria non preceduti da avviso	» 130
» 56. - Manovra dei segnali fissi	» 130
» 57. - Soppresso	» 132
» 58. - Rispetto dei segnali fissi nei casi di mancanza o imperfetta disposizione oppure di spegnimento delle luci	» 132

	Art.
Cambio fase	73.1.5
» tensione	73.1.5
Chiamata di emergenza	27.2
» telefonica dell'agente del treno	All. 1/2
Cippo chilometrico	All. 1/14.14 bis
Circolazione sul binario illegale	15, 27.6
» (regimi di –)	2.3, 27.4, 48.6.7.8, 49.3
Coda (identificazione della – dei treni)	10
» (imperfezione o mancanza dei segnali di –)	20
» (segnali di –)	9
» (segnali normali di –)	12
Croce per segnali non in servizio	All. 1/12
Deviatoi (dischetti per –)	67, 68
» (fermata prima di impegnare i –)	48.5.7, 48 ter.14.15, 51.8, 51 bis.1.2.3
» (mancanza di controllo ai –)	48 ter.10.11
» (picchetto limite speciale per circuiti di binario d'immobilizzazione di – telecomandati)	All. 1/16
» (segnali di presenziamento ai –)	37
» (segnali indicatori da –)	67, 69
» tallonabili	51.1-ter, 53 ter.1
» <i>vedi anche:</i> Scambi	
Dimezzamento di treni sulla linea	19
Dischetti indicativi ed imperativi per deviatori	67, 68
» per bilance a ponte e per piattaforme	67, 70
Dispositivi portatili per l'occupazione dei circuiti di binario di blocco automatico	27.4.9
ERTMS-ETCS L2	21 bis.B3, 22.1, 24.7, 27.2.9, 33.7, 73.1.2-bis.5
» (rallentamenti su linee attrezzate con il sistema –)	30.2-bis, 32 ter.2
» (segnalazioni e indicazioni visualizzate in cabina di guida dei rotabili attrezzati con il sistema –)	1.3, 21 bis.B1.B2, All. 4
» (segnali fissi su linee attrezzate con il sistema –)	39, 40.5, 43 bis, 54.2, 65.1-ter, 65 bis.3, 77
» (segnali per linee attrezzate con il sistema –)	73 ter
Fanali (accensione dei –)	3
» fissati a stanti propri	23, 26
» per colonne idrauliche	67, 71

	Art.
Fanali per segnalazioni di arresto	26, 27.5.6, 29, 38.1, 73
» per segnalazioni di manovra	60.1
» per segnalazioni di presenziamento	34.1, 36.1, 37
» per segnalazione in testa e in coda ai treni	9, 10, 11, 12, 15, 20
Fermata (arresto di un treno che non abbia – d’orario o prescritta) ..	36.4.5.5-bis
» (aspetto dei segnali relativi ai binari di transito)	36.4
» d’orario o prescritta	36.4
» facoltativa	36.4.5
» (località di servizio) <i>vedi</i> : Fermate	
» (ordine di – improvvisa in linea)	27
» prima dell’inizio di un rallentamento	32.1.1-bis
» (punto di –)	51.2-bis, 65 bis.1.3, 77, 77 bis
» (rispetto dei segnali di –)	1.1, 22.5
» (segnalazione dei segnali bassi)	52.3
» (segnalazione di – notificata in linea)	29
» <i>vedi anche</i> : Avviso (segnale di – di fermata notificata)	
» (segnale di –)	26
» straordinaria in linea. Ripresa della corsa	25, 31.2
» traversa di – per manovre di accostamento	All. 1/13
Fermate (attraversamento a raso nelle –)	56.6
» (esposizione delle segnalazioni nelle –)	36.1.3.5
» (posizione normale dei segnali fissi delle –)	49.9
Fischi per il comando dei freni a mano	7.1.3.4
» per segnali di allarme	7.2
» per l’avviamento dei treni	6
» (emissione di – per richiamare l’attenzione)	5.1, 76
» (uso dei –)	4
Fischietto a trillo (uso del –)	61
Freccia dei dischetti per deviatori	68.2.4.
» dei segnali indicatori da deviatoio	69.2.5.7
» dei segnali di tratto neutro	73.1
» dei cippi chilometrici delle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2	All. 1/14 bis
» indicatrice su segnale basso	All. 1/17
» » su segnale di avviso rallentamento	All. 1/18
» » su segnale luminoso posto a destra	40.4, All. 1/18 ter
» per l’individuazione dei depositi di torce per illuminazione di emergenza nelle gallerie	All. 1/21 bis

	Art.
Galleria	3.2, 5.1, 40.1, 65.1.4, All. 1/14.20
» (segnalazione deposito torce in –)	All. 1/21 bis
» (segnalazione delle nicchie in –)	All. 1/21
GSM-R (tabella identificativa inizio copertura rete – su tratti di linea di confine)	All. 1/27
» (chiamata di emergenza del sistema di telefonia mobile –)	27.2
Imperfezione dei segnali annessi ai treni	20, 34.7
» dei segnali della linea e delle stazioni	22.6, 58, 59
Impresenziamento	48.5.7, 48 ter.6.16.17
Indicatori (segnali – da deviatore)	67, 69
» di direzione	39, 51.1, 51 bis.4
» bassi di partenza	24.2.4, 51.1.2-ter, 52.3-bis, All. 1/15 bis
» alti di partenza	51.2-bis.6.8, 51 bis.2.3
» di velocità massima	23, 33
» (picchetti – di PI posticipato)	All. 1/15 bis
» (picchetti – della posizione dei pedali di comando dei P.L. automatici)	All. 1/16 bis
» (picchetti – della posizione dei pedali del blocco elettrico conta-assi)	All. 1/16 ter
Ingombro prima del o sul binario di ricevimento oppure all’uscita di esso	36.6
Lanterna	23, 26, 36.1
Locomotive (segnali portati dalle – quando eseguono manovre) ..	63
Manovra a mezzo apparecchi radio ricetrasmittenti	60.2
» dei segnali fissi	27.2, 48.1, 49.8, 53.1, 56
» (picchetto limite di –)	65 ter
» (segnali alti di –)	39, 52bis
» (segnali bassi per –)	39.1, 52
» (segnali dei manovratori per – con locomotive)	60.1
» (segnali per – d’imbarco e sbarco)	All.1/3
» (segnali per – su selle di lancio e tunnel di lavaggio) ...	All.1/1
» (segnali portati dalle locomotive quando eseguono –) ...	63
» (traversa di fermata per – di accostamento)	All.1/13
Marmotte <i>vedi</i> : Bassi (segnali – girevoli per manovre)	
Mezzi d’opera	27.9
» (segnalazione per movimenti di – in regime d’interruzione su linee telecomandate)	All.1/23
» (segnalazione per l’inoltro verso o il ricevimento dal binario interrotto di – su linee con sistema ERTMS/ETCS L2) ..	All.1/23 bis
» (segnalazione per il trasferimento veloce di – su linee AV/AC con sistema ERTMS/ETCS L2)	All.1/23 ter

	Art.
Movimenti a via impedita, segnali:	
» di partenza	48.7, 48 ter.15.16, 49.3–bis.6–bis.6–ter. 6–quater.6–quinquies. 6–sexies, 51.4.5, 52.4
» di 1 ^a categoria di un posto di blocco intermedio su linee esercitate con blocco manuale	49.4–bis.6–ter
» di 1 ^a categoria di protezione di una stazione abilitata	24.7, 49.4
» di 1 ^a categoria di protezione di una stazione disabilitata	24.7, 49.6
» di 1 ^a categoria di protezione di una fermata	24.7, 49.9
» di 1 ^a categoria di protezione di un bivio, attra- versamento in linea, posto di passaggio fra il doppio e il semplice e di un posto di comunicazione	24.7, 49.3.4–ter.6–ter
» di 1 ^a categoria con avviso accoppiato	49.6–ter.6–quinquies
Neutro (segnale per tratto –)	73.1.2-bis
Obbedienza ai segnali	1
Ostacolo a distanza ridotta dal binario	All.1/22
» in linea	27
» prima del o sul binario di ricevimento	36.6
Partenza (autorizzazione alla –)	24.1.2.8, 52.4
» (– dei treni)	24
» (– dei treni da binario di non corretto tracciato)	51.1–bis
» (itinerario di –)	48.7, 48 ter.15, 49.6–quater.6–sexies, 51.8, 52.4, All.1/25.25 bis
» (operazioni propedeutiche alla –)	24.1.6.8
» (segnale di –)	24.2.4, 36.4, 40.4, 48.5, 48 ter.2.10.14, 49.1.6-bis, 51, 52.4, 53 ter.2
» (segnale di – a via impedita) <i>vedi</i> : Movimenti a via impedita - segnali: di partenza	
» (segnale imperativo di –)	43 bis.2.4
» (segnale sussidiario di –)	24.2.4, 49.6–sexies, 51.1.2.5
Passaggi a livello con barriere dotati di protezione propria	39, 53, 65.1.3
» (picchetto indicatore della posizione dei pedali di comando dei – automatici)	All.1/16 bis
» protetti da segnali muniti di lettera luminosa “D” o “A”...	48 ter.9
» protetti da segnali permissivi di blocco automatico	48.2
» (segnali di arresto in precedenza ai – posti su linee chiuse al traffico viaggiatori)	All.1/4
» senza barriere con segnali luminosi lato strada	39, 53 bis, 65.2.3

	Art.
Permissivi (segnali – a via impedita)	48.3.4.5.7
» (segnali – che proteggono PL.)	48.2.4
» (segnali – con lettera P luminosa)	48.5
» (segnali – di blocco automatico)	48
» (segnali temporaneamente –)	48.5
» (esonero dal rispetto dei segnali –)	48.6, 49.3
Picchetto indicatore della posizione dei pedali del blocco elettrico conta–assi	All.1/16 ter
» indicatore della posizione dei pedali di comando dei P.L. automatici	All.1/16 bis
» indicatore PI posticipato di segnale di partenza	All.1/15 bis
» limite di manovra	65 ter
» limite speciale per circuiti di binario di immobilizzazione di deviatòi telecomandati	All.1/16
» per circuito di binario	All.1/15
Portali T.E. (segnalazione di finti – su linee alimentate a corrente continua)	All.1/20
» (targhe di individuazione dei – su linee alimentate a corrente continua)	All.1/19
Posti intermedi (segnalazione da esporre ai treni nei –)	36.1
Posto di comunicazione (arresto di un treno che non abbia fermata di orario in corrispondenza del fabbricato di servizio di un –)	36.5–bis
» (segnale di 1 ^a categoria di protezione di un – a via impedita)	49.4–ter
<i>vedi anche:</i> Movimenti a via impedita	
Posto di esodo	21 bis.B1a), 39.1, 43 bis.1.2.4, 54.2, 65.1-ter, 65 bis.3, All.1/14 bis.2
Posto di passaggio fra semplice e doppio binario	
» (arresto di un treno che non abbia fermata d’orario in corrispondenza del fabbricato di servizio di un – non munito di doppio segnalamento)	36.5–bis
» (segnali di 1 ^a categoria di protezione di un – a via impedita)	49.4–ter
<i>vedi anche:</i> Movimenti a via impedita	
Posto di verifica boccole	
» (segnali con associata funzione di –)	48.5, 48 ter.12.13.17, 49.3
» (tabella per –)	All. 1/7 bis

	Art.
Presenziamento dei deviatori	37
» dei treni	34
Prescrizioni per autorizzare un treno in arrivo, a superare il segnale di partenza a via impedita	51.4
» per esonerare i treni dal rispetto dei segnali bassi	52.4
» per il superamento dei segnali di 1 ^a categoria a via impedita	24.1.5.7, 48.5.6.8, 48 ter.17, 49.3.3-bis, 4.4-ter.6-bis.6-sexies, 53.2
» per segnale fisso spento o guasto	58.1, 59.6.7
Prosecuzione d'itinerario (segnale di –)	51.5
Rallentamento con pilotaggio	32.1-bis
» (imperfezione segnali di – notificato)	32.2
» improvviso	31
» (segnalazione per – contiguo)	32 bis.1
» (segnalazione per – ravvicinato)	32 bis.2, 65.4
» (segnalazione per – notificato)	32.1.1-bis
» (segnalazione per – su linee banalizzate)	32 ter.1, All. 1/18, All. 1/18 bis
» (segnali di –)	1.1, 22.5, 23, 30
<i>vedi anche: Avviso</i>	
» su binari di stazione non destinati ai treni in transito	32.3
» su linee AC/AV	30.2-bis, 32 ter.2
Ripetizione in cabina di guida dei segnali e delle condizioni della via	21 bis.A, 48.4, 49.6-ter.6-quater.6-quinquies
» (segnali per rotabili attrezzati per la –)	67, 73 bis
Ripetitore (segnale – per la retrocessione in manovra)	52.4-bis
» (segnale – di partenza)	40.6, 49.6-bis.6-sexies, 51.5.9, 51 bis.1.2.3, All.1/26
Scambi (limitazioni di velocità nel percorrere gli –)	40, 51.1-bis. 1-ter, 53 ter.3
» tallonabili	28.1
» traversa limite di stazionamento	74
Segnalamento a cascata	40.6, 51.9
» plurimo	40.5, 49.2.6-bis.6-ter, 51.6, 51 bis.1.2.3, 65.1, 65 ter.4, All. 1/24.25.25 bis

	Art.
Segnalazione ausiliaria di limite di velocità	51 bis.5
Segnali bassi <i>vedi</i> : Bassi	
» di 1 ^a categoria	39, 40, 41, 42, 43, 49.1.7
» interni ed esterni	40.5
<i>vedi anche</i> : Segnalamento plurimo	
» multipli	40.3, 42
» muniti di lettere luminose “D” e “A”	48 ter
» permissivi di blocco automatico <i>vedi</i> : Permissivi	
» semplici	40.3, 41
» sussidiari di partenza	24.2, 51.1.2
» di avanzamento	24.7, 49.4.6-bis, 51.9, 51 bis.1.2.3
» di avvio	24.7, 49.4-ter.6-bis, 51.6.7.8
» di avviso accoppiati	40.3.5, 43, 49.6-ter.6-quater, 6-quinquies, 53.1, 65.1
» di partenza	36.4, 39.1, 40.4, 48.5.7, 48 ter.2.10.14, 49.1.3-bis.6-bis.6-quinquies, 51, 51 bis.4, 65.1, 77, 77 bis
<i>vedi anche</i> : Segnalamento plurimo	
» di prosecuzione d’itinerario	51.5
» fissi alti di manovra <i>vedi</i> : Alti di manovra (segnali –)	
» imperativi di fine sezione	21 bis.B1a), 39.1, 43 bis.1.3.4, 54.2, 65.1-ter
» di località di servizio	21 bis.B1a), 24.7, 39.1, 43 bis.1.2.4, 54.2, 65.1-ter
» di posto di esodo <i>vedi</i> : Posto di esodo	
» luminosi di avviso	36.4, 39.1, 40.2.3.5, 41, 49.1.6-bis, 53.1, 54.1, 56.4, 59.7, 65.1
<i>vedi anche</i> : Segnali di avviso accoppiati	
» luminosi di protezione propria di P.L. con barriere	39, 53, 54.1, 58.1
» luminosi di protezione propria di P.L. senza barriere ...	39, 53 bis, 54.1
» luminosi ripetitori di partenza <i>vedi</i> : Ripetitore (segnale – di partenza)	
» non in servizio	All. 1/12
» permissivi di blocco automatico <i>vedi</i> : Permissivi	

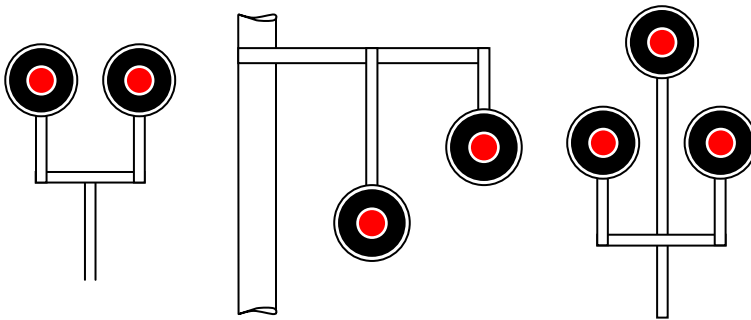
	Art.
Segnali posizione normale dei segnali fissi di protezione	49.8.9
» (provvedimenti in caso di guasto o mancanza dei –)	59
» (rispetto dei – nei casi di mancanza o imperfetta disposizione oppure spegnimento delle luci)	58
» (validità dei –)	49.2, 50.3
» (visibilità dei –)	54, 55
Selle di lancio (segnale per –)	All. 1/1
Spezzamento di un treno	35.1
Spegnimento dei fanali di segnalazione notturna	3.1
» della lettera “A” luminosa	48 ter.10.11.17
» della lettera “P” luminosa	48.5
» delle luci dei segnali fissi	58, 59.2
Stazione munita di deviatori d’ingresso tallonabili e con ritorno automatico nella posizione iniziale	53 ter
» (posizione normale dei segnali fissi di –)	49.8
» (segnali fissi di una – a via impedita) <i>vedi:</i> Movimenti a via impedita	
» di testa	36.3.3, 52.4-bis
Tabelle di culmine	All. 1/9
» di individuazione del termine dell’itinerario di partenza ...	All. 1/25.25 bis
» di individuazione dei segnali delle località munite di segnalamento plurimo	40.5, All. 1/24
» di individuazione segnali ripetitori di partenza	51.9, All.1/26
» di orientamento	65 bis
» direzionale per bivi e stazioni di diramazione	All. 1/8
» identificative inizio copertura rete GSM-R su tratti di linea di confine	All. 1/27
» indicanti la velocità di rallentamento	30.3, 32 bis, All. 1/18 bis
» in precedenza ai ponti per i quali esistono restrizioni di circolazione	All. 1/6
» limite di fermata per treni attrezzati con SCMT	77
» limite di fermata sulle linee attrezzate con SSC	77 bis
» monitorie per velocità ridotta	All. 1/5
» per cantieri di lavoro	67, 75
» per facilitare all’agente di condotta l’identificazione dei P.L. protetti da segnali	65.3, 48 ter.9, All. 1/3 bis
» per l’individuazione dei binari	All. 1/8 bis.10
» per l’individuazione della coda dei treni	3.4, 9.1, 10.1, 12.1, 20.1
» per l’individuazione dei convogli aventi composizione bloccata	3.2, 9.1, 11.2, 12.2, 15.2, 20.1-bis
» per piazzola di ricovero del personale	All. 1/11

Il segnale semplice alto si riferisce sempre ad un solo binario e precisamente a quello di corretto tracciato. (1) **Luce alta**

Quando è a via libera (luce verde) autorizza la corsa senza speciali limitazioni di velocità.

Ognuno degli altri segnali semplici (bassi) a via libera conferma all'agente di condotta di non superare la velocità di 30, di 60 o di 100 km/h prescritta dal precedente segnale di avviso. **Luci basse**

I segnali semplici costituenti un segnale multiplo, se sono posti tutti alla stessa altezza, devono essere considerati tutti «bassi».



Alcuni esempi di segnali multipli

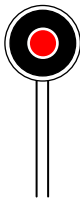
Art. 43

SEGNALI LUMINOSI DI 1^a CATEGORIA E DI AVVISO ACCOPPIATI

Possono dare tutte le indicazioni dei segnali di 1^a categoria o di avviso, con lo stesso rispettivo significato.

(1) Dicesi di «corretto tracciato» un itinerario che non impone speciali limitazioni di velocità per scambi in deviata.

Esempi:



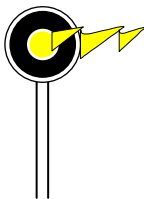
Via impedita



Via libera. Preavvisa inoltre un successivo segnale a via libera per un itinerario di corretto tracciato.



Via libera. Preavvisa inoltre un successivo segnale a via impedita (1).



Via libera. Preavvisa inoltre che il prossimo segnale è a via libera per il corretto tracciato ma si trova a distanza ridotta rispetto al successivo segnale che è disposto a via impedita, oppure a via libera per un percorso deviato (2).



Via libera. Preavvisa inoltre un successivo segnale a via impedita, od un successivo segnale di arresto, a distanza anormalmente ridotta, oppure su binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro.

(1) Su determinati tratti di linea indicati in FL, può inoltre preavvisare un successivo segnale posto a distanza ridotta o anormalmente ridotta e recante l'aspetto di via libera con avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle).

(2) Su determinati tratti di linea indicati in FL, può inoltre preavvisare un successivo segnale recante una luce gialla posto a distanza anormalmente ridotta.

Art. 43 bis

**SEGNALI IMPERATIVI DI LOCALITÀ DI SERVIZIO
SEGNALI IMPERATIVI DI POSTO DI ESODO
SEGNALI IMPERATIVI DI FINE SEZIONE**

1. I segnali imperativi di località di servizio, i segnali imperativi di Posto di Esodo ed i segnali imperativi di fine sezione, utilizzati sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, sono posti a sinistra o a destra del binario a cui si riferiscono, rispettivamente nel senso di circolazione a sinistra e nel senso di circolazione a destra, in precedenza del punto protetto e in corrispondenza del termine della sezione di blocco indicata sul segnale. Tali segnali non possono essere superati dal personale di condotta, di propria iniziativa, in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (art. 21 bis - B, comma 1 a) e b)).

Ubicazione

2. Segnali imperativi di località di servizio (protezione e partenza) e segnali imperativi di Posto di Esodo.

Tabella quadrata ad alto potere rifrangente di colore blu recante una punta di freccia di colore arancione rivolta verso il binario a cui si riferisce, applicata su stante apposito di colore grigio.

Sullo stesso stante è applicato un cartello su cui è riportato il numero della sezione di blocco e della progressiva chilometrica.

Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati il nome della località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'inoltro; sullo stante dei segnali imperativi dei Posti di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui alla figura 1 dell'articolo 65 bis, comma 3.

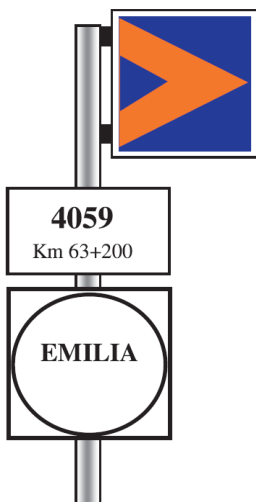
Descrizione



(Segnale imperativo di protezione)



(Segnale imperativo di partenza)



(Segnale imperativo di Posto di Esodo)

Il personale di condotta, arrestatosi ad un segnale imperativo di località di servizio (di protezione o di partenza) o ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, per mancanza di Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis - B), trascorsi tre minuti dalla fermata deve mettersi in comunicazione con il DCO.

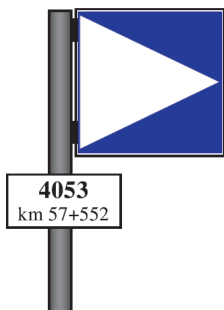
Il DCO dopo aver adottato le procedure previste dalle apposite Disposizioni per l'esercizio in telecomando, in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, comma 1 a) e b)), per il superamento del segnale imperativo di località di servizio o di Posto di Esodo deve autorizzare il movimento con apposita prescrizione (art. 21 bis - B, comma 1 c)).

Ripresa della corsa dopo l'arresto ad un segnale

3. Segnale imperativo di fine sezione

Tabella quadrata ad alto potere rifrangente di colore blu recante un triangolo di colore bianco rivolto verso il binario a cui si riferisce, applicata su stante apposito di colore grigio, oppure su palo TE, in corrispondenza del termine di sezione di blocco.

Descrizione



(segnale imperativo di fine sezione)

Sullo stesso stante è applicato un cartello su cui è riportato il numero della sezione di blocco e della progressiva chilometrica.

Il personale di condotta, arrestatosi ad un segnale imperativo di fine sezione per mancanza di Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis - B), trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve mettersi in comunicazione col DCO.

Il DCO, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da un treno precedente a quello fermo al segnale, ordinerà con comunicazione non registrata al personale di condotta del treno fermo di prolungare la sosta finché non pervenga l'Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema.

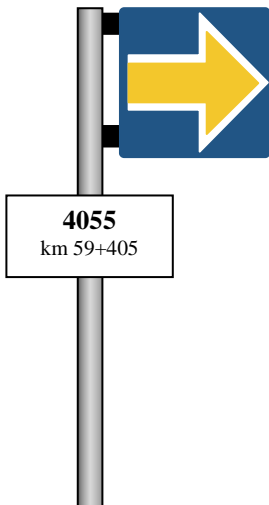
Se il DCO non è in grado di conoscere il motivo della mancanza della Autorizzazione al Movimento, per il superamento del segnale imperativo di fine sezione, deve autorizzare il movimento con apposita prescrizione (art. 21 bis - B, comma 1 c)) con le procedure previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

4. Su determinate linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2 i segnali imperativi di località di servizio (protezione e partenza) e di Posto di Esodo sono costituiti da una tabella quadrata ad alto potere rifrangente di colore blu recante una freccia di colore giallo rivolta verso il binario a cui si riferisce. Tale tabella è applicata su stante apposito di colore grigio. Sullo stesso stante è applicato un cartello su cui è riportato il numero della sezione di blocco e della progressiva chilometrica.

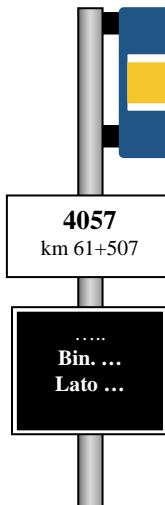
Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati il nome della località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'inoltro; sullo stante dei segnali imperativi dei Posti di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui alla figura 1 dell'articolo 65 bis, comma 3.

Il personale di condotta, arrestatosi ad un segnale imperativo di località di servizio (di protezione o di partenza) o ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, per mancanza di Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis - B), trascorsi tre minuti dalla fermata deve mettersi in comunicazione con il DCO.

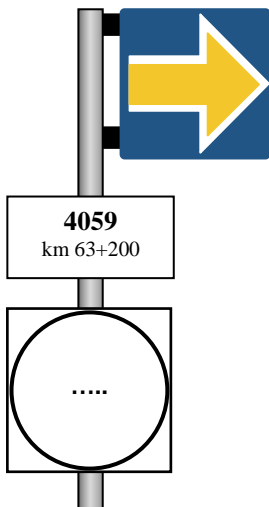
Il DCO dopo aver adottato le procedure previste dalle apposite Disposizioni per l'esercizio in telecomando, in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, comma 1 a) e b)), per il superamento del segnale imperativo di località di servizio o di Posto di Esodo deve autorizzare il movimento con apposita prescrizione (art. 21 bis - B, comma 1 c)).



(Segnale imperativo di protezione)



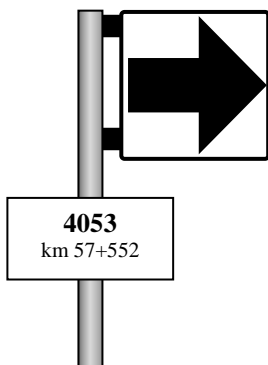
(Segnale imperativo di partenza)



(Segnale imperativo di Posto di Esodo)

Inoltre, sulle medesime linee i segnali imperativi di fine sezione sono costituiti da una tabella quadrata ad alto potere rifrangente di colore bianco recante una freccia di colore nero rivolta verso il binario a cui si riferisce. Tale tabella è applicata su stante apposito di colore grigio, oppure su palo TE, in corrispondenza del termine di sezione di blocco.

Sullo stesso stante è applicato un cartello su cui è riportato il numero della sezione di blocco e della progressiva chilometrica.



(Segnale imperativo di fine sezione)

Il personale di condotta, arrestatosi ad un segnale imperativo di fine sezione per mancanza di Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis – B), trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve mettersi in comunicazione col DCO.

Il DCO, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da un treno precedente a quello fermo al segnale, ordinerà con comunicazione non registrata al personale di condotta del

treno fermo di prolungare la sosta finché non pervenga l’Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema. Se il DCO non è in grado di conoscere il motivo della mancanza della Autorizzazione al Movimento, per il superamento del segnale imperativo di fine sezione, deve autorizzare il movimento con apposita prescrizione (art. 21 bis – B, comma 1 c)) con le procedure previste dalle Disposizioni per l’esercizio in telecomando.

Le caratteristiche tecniche dei segnali di cui al presente comma sono conformi agli standard europei.

L’adozione dei suddetti segnali è indicata nell’orario di servizio.

Art. 44

Soppresso

Art. 45

Soppresso

Art. 46

Soppresso

Art. 47

Soppresso

Art. 48.

SEGNALI PERMISSIVI
DI BLOCCO AUTOMATICODefinizione di
permissività

1. I segnali di 1ª categoria situati sulle linee esercitate col sistema del blocco automatico, quando la loro manovra è determinata dal passaggio dei treni, sia per disporsi a via libera sia per disporsi a via impedita, hanno carattere **permissivo** in quanto possono essere superati a via impedita con l'osservanza delle norme di cui ai commi seguenti. Detti segnali portano sullo stante una tabella a fondo bianco con la lettera maiuscola "P".

Protezione
di P.L.

2. È ammesso che un segnale permissivo protegga uno o più passaggi a livello. In tali casi sulla tabella indicante la permissività devono risultare sotto alla lettera P le due lettere "PL" precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso quando essi sono più di uno.



Tale indicazione non ha significato nel caso di segnale con permissività temporanea di cui al comma 5, allorché questo non assume carattere di permissività.

Ripresa della
corsa dopo
l'arresto ad
un segnale.
Comunicazione
telefonica

3. Per la ripresa della corsa dopo la fermata ad un segnale permissivo disposto a via impedita, l'agente di condotta, subito dopo l'arresto del treno, deve darne comunicazione telefonica al Dirigente della località di servizio successiva; nel caso in cui l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il Dirigente, la circolazione dei treni deve essere sospesa e potrà riprendere solo con la disposizione a via libera del segnale di cui sopra o al ristabilirsi delle comunicazioni telefoniche.

Il Dirigente, qualora gli risulti che il tratto di linea sia occupato da un altro treno, ordinerà con comunicazione non registrata al-

Se la lettera “D” è accesa a luce lampeggiante, l’agente di condotta, oltre all’osservanza di quanto previsto al capoverso precedente, deve accertare la regolare disposizione dell’itinerario di arrivo. In questo caso l’agente di condotta dovrà fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi che dovrà poi oltrepassare con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.

**Lettera “D”
accesa a luce
lampeggiante**

15. Un segnale a via impedita con lettera “A” accesa a luce fissa impone all’agente di condotta, dopo la fermata, l’obbligo di riprendere la corsa, tenendo presente che esiste la via libera di blocco elettrico, e di procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull’itinerario di partenza qualora si tratti di un segnale di una località di servizio (partenza di stazione, protezione di bivio, ecc.). L’agente di condotta inoltre deve effettuare d’iniziativa la marcia a vista specifica, disciplinata dalle apposite norme, in corrispondenza di tutti i PL protetti dal segnale stesso.

**Lettera “A”
accesa a luce
fissa**

Se la lettera “A” è accesa a luce lampeggiante, l’agente di condotta, oltre all’osservanza di quanto previsto al capoverso precedente, deve accertare la regolare disposizione dell’itinerario di partenza. In questo caso l’agente di condotta dovrà fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi che dovrà poi oltrepassare con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato. Analoga procedura dovrà essere osservata nel caso di superamento di un deviatoio di linea protetto dal segnale di un posto di blocco intermedio, ubicato ad una distanza non superiore ai 350 metri dal segnale stesso.

**Lettera “A”
accesa a luce
lampeggiante**

16. Per il superamento di un segnale di protezione e/o partenza di una località di servizio a via impedita e con lettera “D” e/o “A” spenta, l’agente di condotta, trascorsi 3 minuti dall’arresto del treno, deve accertare il presenziamento o l’impresenziamento della località di servizio mettendosi in comunicazione

**Comunicazione
telefonica**

telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure, all'occorrenza, con il Dirigente Centrale per avere informazioni.

Qualora la località di servizio risulti impresenziata, l'agente di condotta dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno con le specifiche modalità previste dalle istruzioni di servizio.

**P.b.i. con
lettera "A"
spenta**

17. Per il superamento di un segnale di posto di blocco intermedio a via impedita e con lettera "A" spenta, anche di quelli a cui è associata la funzione o la protezione di punti singolari della linea (posto di verifica boccole, raccordo, zona soggetta a caduta massi), l'agente di condotta, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno e, solo sulle linee con blocco elettrico manuale, dopo aver accertato anche l'impresenziamento dell'impianto, dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno con le specifiche modalità previste dalle Istruzioni di servizio o, se trattasi di segnale con funzione di posto di verifica boccole o di protezione di zona caduta massi, con le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente o riportate nell'orario di servizio.

Inoltre, se trattasi di segnale con funzione di posto di verifica boccole, in caso di spegnimento della lettera "A" luminosa per guasto e in assenza di allarme RTB, il Dirigente dovrà integrare le prescrizioni necessarie per il proseguimento del treno con il segnale a via impedita e lettera "A" spenta, esonerando l'agente di condotta dall' eseguire la visita al materiale (1).

(1) "NESSUN ALLARME RTB ASSOCIATO A VOSTRO TRENO (*oppure* RTB KM ... GUASTO). SIETE ESONERATO DALL' ESEGUIRE LA VISITA AL MATERIALE".

3. L'agente di condotta che scorge un segnale di attenzione a vela quadrata deve subito moderare la corsa per essere pronto a fermare il treno nel caso che il successivo segnale di 1^a categoria fosse disposto a via impedita. Se però quest'ultimo viene trovato a via libera, l'agente di condotta potrà proseguire la corsa, ma dovrà limitare la velocità a 30 Km/h nel percorrere sia gli scambi d'ingresso che quelli di uscita, come da segno convenzionale riportato nell'orario di servizio.

**Limitazione
di velocità**

Art. 54

VISIBILITÀ DEI SEGNALI

1. I segnali fissi di 1^a categoria e di avviso, i segnali di attenzione, i segnali di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata, i segnali di protezione propria dei passaggi a livello di cui all'Art. 53 comma 1 b) e relativi avvisi, i segnali di protezione di cui all'Art. 53 bis e i segnali di Posto di Esodo (ad eccezione di quelli di cui al comma 2) devono essere visibili, in condizioni atmosferiche normali, alla distanza di almeno 150 metri se la velocità massima dei treni sul tratto di linea in precedenza ai segnali è inferiore a 90 km/h, e di almeno 200 metri se detta velocità massima è di 90 km/h o maggiore. L'Unità centrale competente può accordare deroghe alle norme di cui sopra in casi eccezionali, tenuto conto della velocità massima di linea e delle condizioni particolari di tracciato.

**Distanza
di visibilità**

Deroghe

2. I segnali imperativi delle località di servizio, dei Posti di Esodo e di fine sezione ubicati sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in condizioni atmosferiche normali, debbono essere visibili alla distanza di almeno 100 metri.

**Distanza
di visibilità dei
segnali sulle
linee AV/AC**

Art. 55**VISIBILITÀ DEI SEGNALI DI 1ª CATEGORIA
NON PRECEDUTI DA AVVISO****Distanza
di visibilità**

1. La distanza di visibilità dei segnali di 1ª categoria situati fuori stazione non preceduti da avviso (Art. 49 comma 1) è stabilita dall'Unità centrale competente in relazione alla pendenza della linea nel tratto che precede ciascun segnale ed alla velocità massima ammessa nel tratto stesso.
I segnali di 1ª categoria preceduti da segnale di attenzione a vela quadrata (Art. 53-ter comma 2) devono essere visibili alla distanza stabilita dall'Art. 54.

2. *Soppresso.*

3. *Soppresso.*

Art. 56**MANOVRA DEI SEGNALI FISSI****Accertamento
indicazione
dei segnali**

1. Gli agenti preposti alla manovra dei segnali fissi devono sempre **assicurarsi** che il segnale manovrato dia realmente **l'indicazione voluta** e per tutto il tempo necessario.

**Manovra
dei segnali**

2. Nel caso di segnali normalmente disposti a via impedita, la manovra a via libera deve essere fatta solo quando sia prossimo il treno che si vuol far transitare, pur evitando ogni causa di ingiustificato ritardo.

3. La manovra a via impedita di un segnale deve essere sempre fatta tempestivamente, e cioè in tempo utile perché, a seconda del significato del segnale, questo possa essere regolarmente rispettato da un treno sopravveniente.

Il punto di fermata (numeri BIANCHI in campo ROSSO) può essere comune a più raggruppamenti di composizioni, ed è sempre preavvisato dalla tabella immediatamente precedente con relativo quadrante colorato in GIALLO.

**Posizionamento
tabelle**

Le tabelle sono ubicate in successione progressiva rispetto alla marcia del treno, lato marciapiede: la prima incontrata dal treno è posta ad almeno 100 metri dalla successiva; le altre sono distanziate tra loro a seconda dei raggruppamenti di composizioni cui si riferiscono. In presenza di tale segnaletica, che ha solo valore informativo, l'agente di condotta, in relazione al numero dei veicoli in composizione, dovrà arrestare il convoglio in corrispondenza della tabella di orientamento con il quadrante rosso relativo al raggruppamento di composizione che lo riguarda.

Per composizioni non coincidenti con quelle espressamente indicate dalle tabelle, il valore in campo rosso da rispettare è quello immediatamente superiore alla composizione stessa.

**Composizioni
diverse da
quelle indicate**

Per raggruppamenti di composizioni il cui quadrante risulti bianco con cifre nere crociate e comunque per composizioni superiori al numero massimo indicato sui quadranti, l'agente di condotta dovrà attenersi alle norme comuni.

Le caratteristiche tecniche ed i criteri di installazione delle tabelle di orientamento sono stabiliti dall'Unità centrale competente.

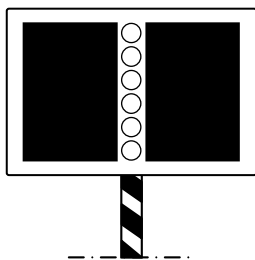


Fig. 1

2. Nelle fermate, per indicare la fine del marciapiede deve essere impiegata una tabella di orientamento (fig. 1).

**Individuazione
di fine
marciapiede**

Tale tabella è costituita da una tavola rettangolare dipinta in nero con orlo bianco e divisa a metà da una striscia verticale dipinta in bianco e munita di catarifrangenti bianchi, oppure dipinta con vernice luminescente bianca.

Inoltre, nelle fermate sprovviste di segnale di protezione, la tabella di cui sopra deve essere preceduta, a distanza di frenatura, da un'altra tabella di orientamento contraddistinta da una striscia bianca obliqua (fig. 2).

**Tabelle di
preavviso**

Nel caso di fermate ubicate su linee aventi velocità di fiancata superiore a 90 km/h, quest'ultima deve essere a sua volta preceduta ad almeno 200 metri, da un'altra tabella contraddistinta da due strisce oblique (fig. 3).

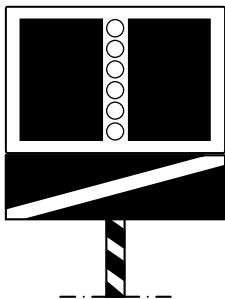


Fig. 2

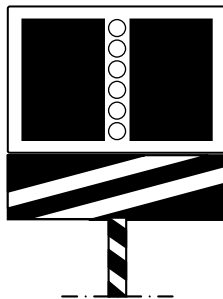


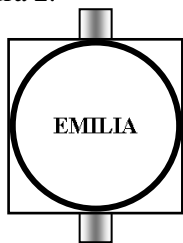
Fig. 3

Sulle linee a doppio binario non banalizzate, le suddette tabelle devono essere applicate sul solo binario legale.

Sulle linee banalizzate, le stesse devono essere installate anche sul binario di destra.

**Individuazione
dei
Posti di Esodo**

3. Nei Posti di Esodo per indicare il punto di fermata del treno deve essere impiegata la tabella di cui alla figura 1. Sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2 tale tabella, applicata sullo stante dei segnali imperativi di Posti di Esodo, deve essere preceduta ad almeno 500 m e comunque non oltre i 600 m dalla tabella di avviso di cui alla figura 2. Sulle altre linee la suddetta tabella è applicata su stante apposito ed è integrata da un cartello recante la progressiva chilometrica; essa deve essere preceduta a distanza di frenatura dalla tabella di avviso di cui alla figura 2.



(figura 1)



(figura 2)

Le tabelle devono essere di forma quadrata a fondo bianco, ad

alto potere rifrangente, con all'interno un cerchio con bordo nero continuo (figura 1) oppure con bordo nero tratteggiato (figura 2). La tabella rappresentata in figura 1 deve riportare la denominazione del Posto di Esodo, mentre la tabella rappresentata in figura 2 deve riportare la denominazione del Posto di Esodo e la progressiva chilometrica.

Il personale di condotta, nel caso di fermata in un Posto di Esodo, deve arrestarsi con la testa del treno in precedenza immediata della tabella di cui alla figura 1.

Sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2 le tabelle di avviso dei Posti di Esodo devono essere precedute dalle tavole di cui all'art. 65, comma 1 ter.

Sulle altre linee le tabelle di avviso di Posti di Esodo devono essere precedute dalle tavole di cui all'art. 65, comma 1 (strisce orizzontali).

Art. 65 ter

PICCHETTO LIMITE DELLE MANOVRE

1. Per individuare nelle stazioni il punto estremo da considerarsi protetto dal segnale di protezione, viene impiegato un picchetto «limite di manovra».

**Individuazione
punto
protetto**



2. Tale picchetto terminante a punta e dipinto a strisce bianche e nere orizzontali, è ubicato ad almeno 100 metri dal segnale di protezione verso la stazione.

3. *Soppresso.*

4. Nelle località di servizio munite di segnalamento plurimo di protezione deve essere previsto un solo picchetto limite, ubicato con le modalità di cui sopra, rispetto al segnale che lo deve proteggere. L'effettivo posizionamento del picchetto, nell'ambito della località di servizio, spetta alle Unità periferiche interessate, in relazione alle specifiche esigenze locali.

**Stazioni con
segnalamento
plurimo**

Art. 66

Soppresso

B) SEGNALI ACCESSORI

Art. 67

MEZZI DI SEGNALAMENTO

Principali segnali accessori I principali segnali accessori sono: i dischetti per deviatoi, i segnali indicatori da deviatoi, i dischetti per le bilance a ponte e per le piattaforme, i fanali per le colonne idrauliche, i segnali che prescrivono alcune determinate manovre nella guida delle locomotive e delle automotrici elettriche, i segnali per rotabili attrezzati con apparecchiature per la ripetizione in macchina dei segnali, le traverse limite di stazionamento, le tabelle dei cantieri di lavoro e le tabelle per segnalazioni acustiche.

Art. 68

DISCHETTI PER DEVIATOI

1. I deviatoi possono essere muniti di un piccolo disco girevole (dischetto) collegato con la leva di manovra del deviatoio, in modo da indicare la posizione di questo. I dischetti si distinguono in **indicativi** ed **imperativi**.

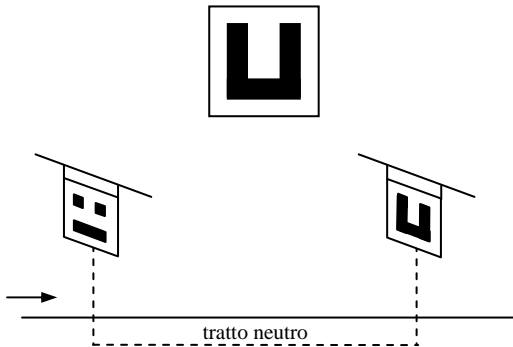
Dischetti indicativi **2.** I dischetti indicativi per deviatoi semplici o doppi hanno le due facce dipinte in modo identico, con una punta di freccia nera in campo bianco.

Per i deviatoi inglesi il dischetto è dipinto in bianco con un piccolo bordo nero esterno e si usa solo se il deviatoio è manovrato con unica leva.

Dischetti imperativi **3.** I dischetti imperativi hanno le due facce dipinte in rosso e vengono applicati ai deviatoi che immettono nei binari tronchi o che sono da considerarsi come tali, anche se allacciati d'ambo le parti, perché destinati a deposito di veicoli e quindi solitamente occupati.

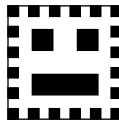
Indicazione di tracciato corretto o deviato **4.** Il dischetto indicativo si presenta parallelamente al binario quando il deviatoio è disposto per la linea diretta; normalmente

al termine, di regola il segnale:



Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il segnale d'inizio del tratto neutro per cambio fase è preceduto a distanza, mai inferiore a 500 metri, da un segnale di preavviso:

Segnale di preavviso per cambio fase



Sulle suddette linee i segnali relativi ai tratti neutri per cambio fase sono ad alto potere rifrangente e di dimensioni maggiori, stabilite dall'Unità centrale competente, rispetto a quelli utilizzati sulle altre linee. I posti di cambio fase sono indicati nell'orario di servizio.

2. I segnali di cui al precedente comma sono costituiti da vele fisse, con segni neri su fondo bianco, di regola appese alle attrezzature aeree ed illuminate da apposito lume per riflessione o per trasparenza nei casi previsti dall'art. 3.

Posizionamento vele fisse

2-bis. Su determinate linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2, per ordinare l'**abbassamento degli archetti** (pantografi o trolley), si espone, 50 metri avanti l'inizio del tratto da percorrere ad archetti abbassati:



il segnale di «*abbassamento*»

preceduto a distanza variabile secondo le condizioni locali, mai però minore di 500 metri quando il tratto sia in piena via:



dal segnale di «*preavviso*»

e seguito, al termine del tratto stesso



dal segnale di «*alzamento*» degli archetti.

Inoltre, su tali linee per indicare un **tratto neutro** si espone, all'inizio del tratto stesso:



il segnale di «*inizio tratto neutro*»,

preceduto a distanza mai inferiore a 500 metri:



dal segnale di «*preavviso*»

e seguito, al termine del tratto stesso



dal segnale di «*fine tratto neutro*».

Le caratteristiche tecniche dei segnali di cui al presente comma sono conformi agli standard europei.

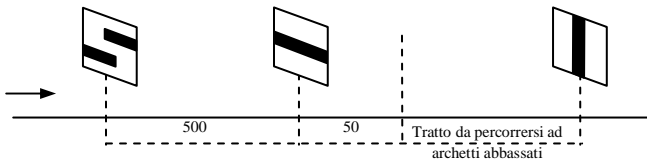
L'adozione dei suddetti segnali è indicata nell'orario di servizio.

**Notifica ai
treni**

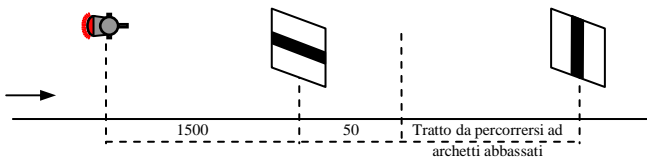
3. I segnali di abbassamento degli archetti debbono, salvo il caso di necessità improvvisa, essere sempre notificati al personale di

condotta o con disposizione generale o con apposito ordine scritto. Quando la necessità di prescrivere l'abbassamento degli archetti sia temporanea, la segnalazione dovrà farsi con vele a mano di aspetto come le vele fisse e come esse illuminate nei casi previsti dall'art. 3;

Vele a mano



però fino a che non verrà notificata ai treni, il segnale di preavviso dovrà essere sostituito con un segnale ordinario di arresto, esposto a mano 1500 metri avanti la vela di abbassamento, affinché il personale dell'elettificazione possa dare a quello di condotta le occorrenti istruzioni.



(di giorno la luce rossa dei fanali sarà sostituita con la bandiera rossa)

4. In via assolutamente eccezionale e sempre quando sia possibile individuare con grande precisione e senza alcuna possibilità di equivoco il tratto di linea da percorrersi ad archetti abbassati, si potrà omettere l'esposizione dei segnali a mano di abbassamento archetti, facendo fare al treno da precedente stazione precisa prescrizione al riguardo.

Tratto di linea facilmente individuabile

5. Le specifiche procedure per l'abbassamento/alzamento degli archetti in corrispondenza dei cambi tensione oppure per la inserzione/disinserzione dei carichi in corrispondenza dei cambi fase, da osservare dal personale di condotta sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, sono riportate nell'Istruzione per il servizio del Personale di condotta delle Locomotive.

Procedure da parte del p.d.c. per cambi tensione e cambi fase

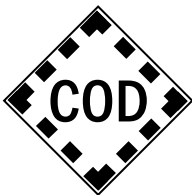
Art. 73 bis

**SEGNALI PER ROTABILI ATTREZZATI CON
APPARECCHIATURE DI RIPETIZIONE
IN MACCHINA DEI SEGNALI
E DELLE CONDIZIONI DELLA VIA****Attivazione
delle apparec-
chiature**

1. Per ordinare l'attivazione delle apparecchiature di ripetizione continua dei segnali in macchina, si espongono, in precedenza al tratto da percorrere con apparecchiature attivate, i seguenti segnali:



- segnale di «*inizio zona codificata*» preceduto ad opportuna distanza



- segnale di «*avviso inizio zona codificata*».

**Disattivazione
apparecchiature**

2. Per ordinare la disattivazione delle apparecchiature di ripetizione continua dei segnali in macchina, si espongono, in precedenza al tratto da percorrere con apparecchiature disattivate, i seguenti segnali:



- segnale di «*fine zona codificata*» preceduto ad opportuna distanza dal

- 1) Segnale per selle di lancio e tunnel di lavaggio.
- 2) Segnale di chiamata telefonica dell'agente del treno.
- 3) Segnale per manovre di imbarco e sbarco.
- 3 bis) Tabella per l'individuazione dei P.L. su linee in esercizio.
- 4) Segnale d'arresto in precedenza ai P.L. posti su linee chiuse al traffico viaggiatori.
- 5) Tabella monitoria per velocità ridotta.
- 6) Tabella in precedenza ai ponti per i quali esistono restrizioni di circolazione.
- 7) Tabelle per tratti di linea soggetti alla caduta di massi e protetti da segnale.
- 7 bis) Tabella per posto di verifica boccole ubicato in corrispondenza del segnale di un posto di blocco intermedio o di località di servizio impresenziabile.
- 8) Tabella direzionale per bivi e stazioni di diramazione.
- 8 bis) Tabella indicatrice di binario per stazioni telecomandate.
- 9) Tabella di culmine.
- 10) Tabelle di individuazione dei binari.
- 11) Tabella per piazzola di ricovero del personale.
- 12) Croce per segnali non in servizio.
- 13) Traversa di fermata per manovra di accostamento.
- 14) Cippo chilometrico.
- 14 bis) Cippo chilometrico su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.
- 15) Picchetto limite per circuiti di binario.
- 15bis) Picchetto indicatore Punto Informativo posticipato (PI posticipato) di segnale di partenza sulle linee attrezzate con SCMT e/o con SSC.
- 16) Picchetto limite speciale per circuiti di binario di immobilizzazione di deviatori telecomandati.
- 16 bis) Picchetto indicatore della posizione dei pedali di comando dei P.L. automatici.
- 16 ter) Picchetto indicatore della posizione dei pedali del blocco elettrico conta-assi.
- 17) Freccia indicatrice su segnale basso.
- 18) Freccia indicatrice su segnale di avviso di rallentamento.

- 18 bis) Segnale di avviso di rallentamento a distanza ridotta dal segnale di inizio rallentamento. Segnale di inizio rallentamento corredato da tabella di velocità sostitutiva del segnale di avviso rallentamento.
- 18 ter) Freccia indicatrice a sussidio dei segnali luminosi posti a destra del binario.
- 19) Targhe di individuazione dei portali T.E. su linee alimentate a corrente continua.
- 20) Segnalazione di finti portali T.E. su linee alimentate a corrente continua.
- 21) Segnalazione delle nicchie in galleria.
- 21 bis) Segnalazione di deposito delle torce per illuminazione di emergenza nelle gallerie.
- 22) Segnalazione di ostacolo a distanza ridotta dal binario.
- 23) Segnalazione per movimenti di mezzi d'opera in regime d'interruzione su linee telecomandate.
- 23 bis) Segnalazione per l'inoltro verso o il ricevimento dal binario interrotto di mezzi d'opera su linee telecomandate AV/AC munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2
- 23 ter) Segnalazione per il trasferimento veloce di mezzi d'opera su linee telecomandate AV/AC munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2
- 24) Tabelle di individuazione dei segnali delle località munite di segnalamento plurimo.
- 25) Tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.
- 25 bis) Tabella d'individuazione del termine dell'itinerario di partenza per linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.
- 26) Tabella di individuazione segnali ripetitori di partenza.
- 27) Tabella identificativa inizio copertura rete GSM-R su tratti di linea di confine

Serve per individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con la piena linea.

Viene utilizzata nelle località di servizio munite di segnalamento plurimo di protezione ed è applicata sullo stante del segnale di protezione esterno dalla parte opposta a cui quest'ultimo comanda.

26) TABELLA DI INDIVIDUAZIONE SEGNALI RIPETITORI DI PARTENZA



Tabella rettangolare di colore bianco, con bordo e dizione "RIP." in colore nero, applicata al segnale ripetitore di partenza.

27) TABELLA IDENTIFICATIVA INIZIO COPERTURA RETE GSM-R SU TRATTI DI LINEA DI CONFINE



Tabella rettangolare di colore bianco recante il simbolo di un telefono, la sigla "GSM-R" e la sigla dello Stato verso il quale il treno è diretto.

Serve per segnalare all'agente di condotta il punto di inizio copertura della rete GSM-R del Gestore confinante.

(pagina disponibile per future aggiunte)

REGOLAMENTO SUI SEGNALI

in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale

Edizione 1947

Ristampa 2016

Aggiornata con:

*O.S.51/1954 - 106/1956 - 14/1982 - 4/1983 - 6/1984 - 37/1984 - 22/1985-33/1986
67/1989 - 24/1992 - 26/1994 - 10/1997 - D.D. 360.VIG 3/2001*

Disp. 51/2001 - 4/2003 - 23/2003 - 46/2003 - 33/2004 - 77/2005 - 9/2006

D.D. 2683/2007 - Disp. 3/2007 - 55/2007

D.D. 1838/2008 - Disp. 21/2008 - Dec. ANSF 1/2008 - 13/2009 - 15/2010 - 3/2011

Disp.Es. 1/2013, 1/2014, 6/2015

Appendici 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21

