SCARCIA
GERMANO
VINCENZO
24.02.2026
14:06:15
GMT+01:00

SGI S IST 24

DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO (DET)

Rev	Data	Validità	Descrizione modifiche	Elaborazione		Verifica		Approvazione	
				Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma
00	10.10.22	01.05.23	Emissione						
01	26/01/26	01/03/26	Modifica per AdS	CEO		RSGS		CEO	

Il presente documento è di proprietà di Ferrovie del Gargano S.r.l. È pertanto vietato modificare, copiare, riprodurre, trasmettere, diffondere o distribuire il presente documento senza il preventivo consenso manifestato in forma scritta da parte Ferrovie del Gargano S.r.l.

Sommario

1	Generalità	4
2	Comando Centralizzato del Traffico	4
3	Dirigente Centrale Operativo	4
4	Agente treno e sue mansioni	5
5	Posti Periferici	5
6	Deviatoi	6
7	Passaggi a livello	7
8	Documenti delle stazioni	7
9	Prescrizioni e bollettino di frenatura e composizione	7
10	Costituzione degli itinerari	8
11	Incroci e precedenze	9
12	Licenziamento dei treni	9
13	Effettuazione treni straordinari e supplementari. Soppressione dei treni	9
14	Anticipo nella corsa dei treni	10
15	Manovre	10
16	Interruzioni ed intervalli d'orario	11
17	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria	12
18	Inibizione apertura segnali	12
19	Nulla osta del Dirigente Centrale Operativo	13
20	Operazione di ricontrollo	13
21	Guasto delle apparecchiature telefoniche	13
22	Guasto delle apparecchiature del sistema CTC	13
23	Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita	14
24	Anormalità nella corsa dei treni	16

Allegato 1 17
M 2 TELEC/1 (Bca) 18
Guida per la notifica delle prescrizioni 19
M 2 TELEC/2 (Bca) 20
Guida per la notifica delle prescrizioni 21
M 2 TELEC/1 (BA) 22
Guida per la notifica delle prescrizioni 23
M 2 TELEC/2 (BA) 24
Guida per la notifica delle prescrizioni 25

1 Generalità

1. Su determinate linee o tratti di linea, provvisti di attrezzature stabilite dalla Direzione Tecnica, la circolazione dei treni è regolata da un Dirigente Centrale Operativo (DCO) che, da un posto centrale, interviene nella formazione degli itinerari nelle località di servizio situate nell'ambito della sua giurisdizione.

2. Sulle linee esercitate col DCO conservano pieno valore e devono essere osservati i regolamenti ed ogni altra prescrizione di esercizio, in quanto non siano modificati dalle presenti Disposizioni o non venga a mancare la ragione della loro applicazione.

3. Le norme di esercizio riguardanti specifiche attrezzature (apparati, blocco, ecc.) risultano dalle relative istruzioni emanate dalla Direzione Tecnica.

4. In casi eccezionali su linee con DCO la Direzione Tecnica può disporre il temporaneo passaggio al sistema con Dirigenza locale: i treni interessati dovranno essere avvisati con opportuna prescrizione a cura delle stazioni porta.

2 Comando Centralizzato del Traffico

1. Sulle linee di cui alle presenti Disposizioni, il Comando Centralizzato del Traffico (CTC) è costituito da un posto centrale e da posti periferici collegati da un canale di trasmissione per le effettuazioni di teleoperazioni che consentono l'invio di comandi dal posto centrale verso la periferia e la ricezione di controlli in senso inverso.

2. Il CTC è un mezzo di relazione fra il posto centrale e i posti periferici; la sicurezza dell'esercizio è affidata agli apparati locali ed al blocco.

3. Determinati tratti di linea, aventi attrezzature tecniche diverse da quelle del sistema CTC, possono essere comandati con caratteristiche di sicurezza dal posto centrale DCO (tratti di linea con Apparato Centrale Computerizzato Multistazione – ACCM).

   Sui tratti di linea esercitati con ACCM, che dispone di comandi e acquisisce controlli in sicurezza, per la gestione degli impianti e della linea, in conformità agli apparati di sicurezza delle singole stazioni, vengono impiegate funzionalità e procedure normative del regime di presenziato previsto quando le stazioni sono non in telecomando. L'esercizio di tale tipo di apparato e gli accertamenti sugli impianti ad esso connessi fanno parte di specifiche Istruzioni di servizio.

   Sui tratti di linea esercitati con ACCM il sistema CTC effettua solo funzioni di sistema di supervisione della circolazione.

3 Dirigente Centrale Operativo

1. Il DCO assume personalmente la dirigenza movimento di tutti i posti di servizio della linea a lui affidata; si avvale della collaborazione dei regolatori della circolazione delle stazioni porta e, per determinate operazioni previste in situazioni particolari, si avvale anche della

collaborazione del personale dei treni, nonché di quello che, eventualmente, presenzia i posti di servizio.

2. Il DCO opera per delega della Direzione Tecnica e dovranno pertanto essere scrupolosamente eseguiti i suoi ordini dei quali egli è responsabile.

3. Il DCO deve compilare il grafico reale della marcia dei treni; a tale scopo i regolatori della circolazione delle stazioni porta devono comunicare al DCO del posto centrale le ore di arrivo, partenza e transito dei treni dalle proprie stazioni; le ore interessanti gli altri posti di servizio sono invece desumibili dalle apposite ripetizioni che pervengono al posto centrale. Il predetto grafico può essere sostituito da un prospetto equivalente le cui indicazioni e modalità di compilazione dovranno essere stabilite dalla Direzione Esercizio.
   Negli impianti di CTC provvisti di apposita apparecchiatura stampante (grafico o tabulato) il DCO dovrà provvedere a tracciare il grafico reale solo in caso di guasto dell'apparecchiatura stessa.

4. I DCO devono essere in possesso di specifica abilitazione; prima di essere utilizzati presso i relativi Uffici ed in occasione di sostanziali modifiche tecniche debbono recarsi nei posti di servizio per prendere conoscenza delle caratteristiche degli impianti.

5. In caso di inconvenienti di esercizio, il DCO deve provvedere prontamente alle prescritte comunicazioni secondo le norme in vigore.

6. Nell'ufficio del DCO, per le esigenze del suo servizio, esistono i fascicoli dei seguenti moduli: Mod.2, Mod.4, Mod.5, Mod.6, Mod.2 TELEC/2 (Bca) e Mod. 2 TELEC/2 (BA).

4 Rapporti fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta

1. L'organizzazione del servizio della condotta dei treni è di competenza dell'IF.

2. Per gli aspetti di circolazione l'AdC si relaziona (sia in linea che nelle località di servizio) con il RdC di giurisdizione sulla base delle procedure di interfaccia emanate dal GI FDG.

3. In caso di inconvenienti di esercizio, per i quali gli accertamenti iniziali permettano di configurare una responsabilità dell'AdC, il RdC può arrestare il treno o la manovra per notificare all'interessato l'evento secondo quanto disciplinato dalle suddette procedure d'interfaccia.

4. All'AdC può essere richiesta l'effettuazione di alcune verifiche o determinate operazioni sugli impianti di terra. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'AdC, l'IF deve emanare apposite procedure interne volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'AdC e gli altri agenti dell'IF stessa incaricati di svolgerle.

5. Il RdC può richiedere all'AdC:

   - la conferma con comunicazione registrata della completezza del treno e della regolarità della coda da verificare in base alle specifiche procedure interne stabilite dall'IF di appartenenza, utilizzando la formula "TRENO…GIUNTO A …";

   - l'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una località di servizio, nei casi previsti dal RS FDG;

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

6. Per le comunicazioni col DCO devono essere utilizzate, preferibilmente le apparecchiature per il collegamento via radio GSM.

5 Posti Periferici

1. Sono posti periferici tutti quei posti di servizio ricadenti sotto la giurisdizione del DCO (stazioni, bivi, posti di movimento) e possono essere presenziabili o non presenziabili da regolatore della circolazione. Le stazioni sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza distinto per binario.

2. I posti di servizio periferici presenziabili possono essere esercitati nei seguenti modi: x Telecomando (J): il DCO comanda direttamente gli enti del posto impresenziato.

x Stazione Porta (SP-SPT): il DCO concede consensi per l'immissione dei treni nella tratta di sua giurisdizione. Possono esistere stazioni porta permanenti (SP) che non sono mai telecomandabili e stazioni porta temporanee (SPT) che sono telecomandabili.

In caso di inefficienza dei collegamenti con il posto centrale, l'agente che presenzia il posto, su ordine del DCO, può escludersi dal sistema a mezzo dell'apposito tasto (EDCO).

3. I posti di servizio di cui ai commi precedenti sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi. I posti di servizio possono essere provvisti anche di ripetizioni relative alle condizioni di determinati enti verificabili dall'AdC.

4. I segnali di protezione delle stazioni presenziabili sono muniti di segnali di avanzamento che possono essere resi attivi solo in condizioni di presenziamento.

4 bis. Sui tratti di linea attrezzati con ACCM, i segnali di protezione e partenza delle stazioni sono muniti di segnali di avanzamento e di avvio che possono essere resi attivi dal posto centrale.

5. Nelle stazioni possono esistere apposite maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti. In corrispondenza di tali maniglie di consenso, ubicate, di regola, su ogni marciapiede, viene attivata, quando la stazione è impresenziata, una indicazione ottica che annuncia il treno incrociante; contemporaneamente nella stazione squilla una suoneria. Al

verificarsi di tale eventualità l'AdC del treno che è arrivato, a conferma che il proprio treno si è fermato, deve azionare la suddetta maniglia per consentire l'ingresso del treno incrociante.
L'AdC, prima di concedere il suddetto consenso, deve anche accertare che l'eventuale attraversamento a raso rispetto al treno incrociante sia debitamente protetto.

6. La condizione di presenziamento o meno dei posti periferici non viene notificata al personale dei treni.

7. Ai segnali di blocco dei PdS e dei PBI può essere assegnata anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) secondo quanto stabilito nelle apposite istruzioni.

6 Deviatoi

1. I deviatoi esistenti nei posti di servizio possono essere con manovra centralizzata o con manovra a mano: quelli con manovra a mano sono assicurati con fermascambio elettrico o a chiave; questi ultimi sono muniti di controllo cumulativo di posizione e di efficienza quando sono richiesti per la formazione degli itinerari.

2. Tutte le casse di manovra dei deviatoi centralizzati sono munite di segnale indicatore da deviatoio e della leva per l'eventuale manovra a mano. Il tipo delle casse di manovra, le caratteristiche di tallonabilità ed intallonabilità e le modalità per eseguire la suddetta manovra risultano dalle singole istruzioni predisposte dalla Direzione Esercizio.

3. In prossimità dei deviatoi sono ubicate delle serrature bloccabili ove vengono custodite e bloccate le chiavi occorrenti per la manovra a mano o elettrica dei relativi deviatoi.
Le chiavi possono essere sbloccate con apposito comando del DCO (impianto impresenziato) o a mezzo dell'apposita maniglia dell'apparato centrale del posto (impianto presenziato).
La serratura bloccabile può essere munita di un tasto di liberazione artificiale che permette l'estrazione della chiave nel caso di inefficienza del comando di sbloccamento.
L'uso del suddetto tasto da parte dell'agente che effettua la manovra a mano del deviatoio negli impianti impresenziati è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione.
Il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali secondo quanto stabilito nei successivi articoli.

7 Passaggi a livello

1. La chiusura dei passaggi a livello avviene sull'effettiva marcia dei treni e la loro protezione, di regola, è realizzata mediante i segnali dei posti di servizio o con segnali propri.

2. I passaggi a livello delle stazioni e taluni passaggi a livello di linea sono muniti di controllo di chiusura riportato al posto centrale.
Tale controllo è da ritenersi valido solo in presenza del bloccamento dell'itinerario interessato.

3. I passaggi a livello di linea possono essere manovrati dall'apparato centrale dei posti di servizio o automaticamente. Detti passaggi a livello sono di norma a regime di chiusura con richiesta e concessione di consenso bloccabile che, su alcune linee, può essere rilevato da apposita ripetizione anche nei posti di servizio impresenziati.

3 bis. Sui tratti di linea esercitati con ACCM, ove sono previsti determinati comandi e controlli sicuri, è rilevabile nel posto centrale in sicurezza, con le procedure indicate nelle Istruzioni ACCM, il consenso di chiusura dei passaggi a livello protetti dal segnale di partenza.

4. Per i passaggi a livello automatici con semibarriere l'allarme di (tipo a) viene segnalato nei posti di servizio limitrofi e condiziona la disposizione a via libera dei rispettivi segnali.

8 Documenti delle stazioni

Nell'ufficio movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando esiste una scorta di riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento, bollettino di frenatura e composizione (BFC), lista veicoli, una serie di moduli Mod.2, Mod.5bis e Mod.2 TELEC/1 (B.ca e/o BA).

9 Prescrizioni e bollettino di frenatura e composizione

1. I relativi moduli delle prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate devono essere compilati in tempo utile dall'agente di condotta in base alle comunicazioni che riceverà dal DCO. Le prescrizioni di movimento praticate dovranno dall'agente di condotta essere confermate al DCO. La Direzione Esercizio può disciplinare procedure particolari per l'emissione delle relative prescrizioni di movimento di carattere permanente o di qualche durata.

2. Sul tratto di linea di giurisdizione del DCO, oltre ai normali moduli M.2 vengono utilizzati i moduli M.2 TELEC/2, dal DCO ed M.2 TELEC/1, dal personale delle stazioni e dei treni per prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato n. 1). Nelle righe in bianco dei predetti moduli possono essere praticate ulteriori prescrizioni.
Il DCO, quando deve comunicare all'agente treno prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del modulo M.2 TELEC/1, compilerà il modulo M.2 TELEC/2 in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine. In ogni caso il DCO deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Nel trasmettere il contenuto dei moduli il DCO deve indicare la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma. Nella compilazione dei moduli M.2 TELEC le prescrizioni non notificate debbono ritenersi annullate.

Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.
Il mod. M.2 TELEC/1 viene compilato a decalco in due esemplari di cui uno rimane attaccato al blocchetto ed uno rimane al capotreno da allegare ai documenti che gli verranno consegnati.
Il regolatore della circolazione di un posto di servizio, utilizzerà il modulo M. 2 TELEC/1 compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni impartite con dispaccio dal DCO. Il modulo M. 2 TELEC/1 può anche essere trasmesso per telefono dal regolatore della circolazione di un posto di servizio all'agente treno.

Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli operatori.

3. Per i treni composto da materiale ordinario i bollettini di frenatura e composizione ed i relativi moduli delle prescrizioni tecniche riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate devono essere compilati in tempo utile dal capotreno in possesso di specifica abilitazione.

10 Costituzione degli itinerari

1. Il regolatore della circolazione della stazione porta, per l'inoltro di ciascun treno verso il tratto telecomandato effettua la richiesta di consenso al DCO che lo concede con l'apposito comando. Tale consenso è richiesto per la disposizione a via libera del segnale di partenza.
La richiesta e la concessione del consenso può essere effettuata automaticamente per i CTC dotati di appositi dispositivi stabiliti dalla Direzione Esercizio atti alla gestione automatica del numero del treno.

2. Il comando degli itinerari di arrivo e partenza nelle stazioni intermedie, se telecomandate, viene impartito direttamente dal DCO; se presenziate, viene impartito dall'agente in loco dopo ottenuto l'eventuale consenso del DCO. Nel caso di treno che abbia origine da una stazione impresenziata, il DCO prima di disporre per la costituzione dell'itinerario di partenza, dovrà espletare le procedure di cui all'art. 9/1.

3. In particolari situazioni di esercizio, il comando dell'itinerario di partenza può essere devoluto al capotreno secondo quanto previsto dalle apposite istruzioni.

4. In determinati impianti l'itinerario di arrivo può essere comandato a mezzo di un dispositivo azionato direttamente dal treno.

5. Quando un treno termini la corsa in una stazione intermedia temporaneamente presenziata, l'agente in servizio al posto, dopo aver accertata la completezza del treno, deve trasmettere al DCO il dispaccio di giunto. Nel caso in cui detta stazione fosse impresenziata, il giunto dovrà essere trasmesso dall'agente treno.
Nelle stazioni munite di maniglia di consenso per treno incrociante di cui all'art. 5, il capotreno dovrà azionare la suddetta maniglia, indipendentemente dal manifestarsi dell'indicazione ottica ed acustica, e confermarlo con comunicazione registrata all'agente treno. L'agente treno deve completare il dispaccio di giunto con la dizione "*Azionata maniglia per treno incrociante*".
Nelle stazioni impresenziate ove non esista la maniglia di consenso per treno incrociante, non occorre che l'agente treno trasmetta il giunto del proprio treno, quando lo stesso materiale e lo stesso personale effettua un successivo treno, purché durante la sosta il capotreno presenzi continuativamente la stazione.

11 Incroci e precedenze

1. In caso di necessità, il DCO provvede a stabilire, senza particolari formalità, la nuova sede di incrocio rispetto a quella fissata nell'orario grafico.

2. Il personale dei treni non interviene mai nel controllo degli incroci indipendentemente dal tipo di segnalamento esistente nelle stazioni.

3. In caso di necessità, il DCO provvede, rispetto a quanto previsto nell'orario grafico, a variare la successione dei treni senza particolari formalità, dandone comunicazione con dispaccio alle stazioni porta interessate, a meno che esistano particolari dispositivi di trasmissione del numero del treno.
   In deroga a quanto previsto dall'art. 13 comma 7 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, è consentito il movimento di retrocessione sul binario di ricovero non indipendente dall'itinerario di arrivo del treno che prende il passo.

12 Licenziamento dei treni

La partenza dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, avviene d'iniziativa dell'agente di condotta con la disposizione a via libera del segnale di partenza, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. Nel caso di partenza con segnale a via impedita nelle stazioni non presenziate, l'agente di condotta provvederà alla partenza dopo aver ricevuto la prescrizione relativa (M. 2 TELEC); nelle stazioni presenziate da regolatore della circolazione, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.

13 Effettuazione treni straordinari e supplementari. Soppressione dei treni

1. I treni straordinari vengono effettuati dal DCO senza l'autorizzazione della Direzione Esercizio.
2. L'annuncio per il tratto di giurisdizione deve essere diramato considerando originari dalle stazioni porta anche i treni che provengono da stazioni precedenti il tratto stesso. Per tali treni il regolatore della circolazione della stazione di effettiva origine deve dare al DCO le necessarie notizie (composizione, destinazione, ecc.) per la scelta dello straordinario o supplementare di proseguimento e per la tempestiva richiesta di locomotiva e personale. Per il proseguimento dei treni straordinari e supplementari oltre il tratto di propria giurisdizione, il DCO deve dare le necessarie notizie alle stazioni porta interessate. L'annuncio va esteso, oltre che alle stazioni porta, alle stazioni toccate dallo straordinario o supplementare, se presenziate. Il dispaccio di annuncio dei treni straordinari e supplementari non richiede conferma.

3. Per la soppressione, fusione e sostituzione dei treni valgono le stesse norme di cui al comma precedente in quanto pertinenti.

14 Anticipo nella corsa dei treni

È ammesso inoltrare treni in anticipo sul proprio orario con l'osservanza delle norme stabilite dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.

15 Manovre

1. Alle operazioni per l'effettuazione delle manovre dei treni deve provvedere il capotreno od altro agente designato in possesso della prescritta abilitazione coadiuvato, sotto la sua direzione, dal personale di scorta del treno o dal personale addetto alla formazione treni

eventualmente presente. Per le manovre interessanti le tradotte o mezzi d'opera le predette incombenze sono devolute all'agente di scorta.
L'apposito incaricato delle stazioni presenziate provvede alla manovra degli enti dal banco dell'apparato di stazione.
Le manovre nelle stazioni intermedie devono essere sempre autorizzate dal DCO. Nelle stazioni porta le manovre si svolgono secondo le norme comuni.

2. Nelle stazioni presenziate il DCO autorizzerà verbalmente l'apposito incaricato, salvo che la manovra debba superare il punto protetto o si tratti di stazione di cui all'art. 13 comma 8 del Regolamento per la circolazione dei treni, nel qual caso occorre l'autorizzazione con dispaccio, che dovrà essere controfirmato dall'agente di cui al primo capoverso del comma 1.

3. Quando la manovra debba superare il picchetto limite, o quando si tratti di stazione di cui all'art. 13 comma 8 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, il DCO, prima di autorizzarla, deve comandare l'inibizione apertura segnali nel posto di servizio limitrofo e mantenerla fino all'ultimazione della manovra.
Nel caso di stazione porta, quel dirigente movimento dovrà attenersi a quanto previsto dalle norme regolamentari vigenti considerando il DCO come regolatore della circolazione del posto di servizio limitrofo.
Quando la manovra debba superare il picchetto limite di stazione impresenziata non occorre che venga preceduta a 200 metri da agente con segnale di arresto a mano.

4. Quando si presenti la necessità di effettuare una manovra in una stazione impresenziata, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà chiedere verbalmente l'autorizzazione al DCO. Nel caso in cui la manovra debba superare il punto protetto la richiesta va fatta con il seguente dispaccio:

"DCO ……chiedo autorizzazione alla manovra oltre il picchetto limite nella stazione di …… lato ……." .

L'avvenuto sbloccamento delle chiavi da parte del DCO equivale ad autorizzazione alla manovra. In caso di mancato sbloccamento delle chiavi il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento e, quindi, autorizzare l'effettuazione della manovra, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a quando l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.
La manovra degli scambi centralizzati dovrà essere, di regola, effettuata a mano a cura dell'agente di cui al primo capoverso del comma 1.

5. L'agente di cui al primo capoverso del comma 1, per tutto il tempo di svolgimento della manovra, dovrà sempre custodire presso di sé la chiave estratta dall'unità bloccabile. Tale chiave dovrà sempre essere prelevata, anche se non occorrente per la manovra dei deviatoi, per garantire il mantenimento a via impedita dei segnali corrispondenti. A manovra ultimata l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà reinserire la chiave nell'unità bloccabile, avvisandone verbalmente il DCO che provvederà al suo bloccamento.
Il DCO, prima di qualsiasi ulteriore operazione, dovrà accertare a mezzo del ricontrollo che la chiave stessa è regolarmente inserita e bloccata.

Con l'inserimento della chiave nell'unità bloccabile, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 conferma che la manovra è ultimata e che sono stati effettuati tutti gli accertamenti e le incombenze previste circa lo stazionamento dei rotabili, la visita ai deviatoi, ecc.
Nell'eventualità che nella relativa unità bloccabile il tasto di liberazione artificiale dovesse risultare spiombato, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà confermare con dispaccio l'ultimazione della manovra e la reintroduzione della chiave nell'unità bloccabile.

6. È ammesso che nelle stazioni impresenziate la manovra dei deviatoi sia eseguita in telecomando dal DCO; inoltre, ove possibile, la manovra elettrica dei deviatoi può essere eseguita dall'agente di cui al primo capoverso del comma 1, previe intese con il DCO. In tali casi il DCO dovrà autorizzare con dispaccio l'esecuzione della manovra dopo aver comandato l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a quando l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.
Quando la manovra dei deviatoi è effettuata dal DCO, questi dovrà autorizzare verbalmente ogni singolo movimento dopo la predisposizione dell'istradamento; l'agente che comanda la manovra dovrà sempre accertare, per ogni singolo deviatoio, dopo il superamento del relativo picchetto speciale e prima di impegnare gli aghi, la regolare disposizione del deviatoio.

7. Quando la manovra in una stazione impresenziata interessi uno o più passaggi a livello, l'agente che comanda la manovra deve farla arrestare prima di impegnare ciascun passaggio a livello e farla proseguire solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento.

8. Nelle stazioni impresenziate non possono aver luogo manovre con i treni senza la presenza di agente di cui al primo capoverso del comma 1, salvo casi di emergenza.

9. Nelle stazioni impresenziate lo stazionamento dei rotabili non è ammesso sui binari di circolazione, salvo casi particolari disciplinati dalla Direzione Esercizio.

10. Nei posti di servizio telecomandati può essere considerato manovra, su specifico ordine del DCO, il movimento di un treno con segnali disposti a via impedita. In tale caso non vanno osservate le modalità di cui ai commi precedenti, ma le sole prescrizioni impartite con M.2 TELEC.

11. I movimenti di veicoli da e per i raccordi in linea devono essere effettuati solo in regime di interruzione di binario.

12. Sui tratti di linea esercitati con ACCM, norme particolari possono essere emanate dalla Direzione Tecnica per l'effettuazione delle manovre nei posti di servizio dotati di particolari dispositivi.

16 Interruzioni ed intervalli d'orario

1. Le richieste di conferma di interruzione o di intervallo d'orario devono essere rivolte sempre al DCO, dall'agente del servizio interessato.
Il dispaccio di annuncio dovrà essere diramato dal DCO alle sole stazioni limitrofe, se presenziate, delimitanti il tratto interrotto. II DCO, espletati gli obblighi di propria competenza, confermerà con comunicazioni registrate l'interruzione all'agente richiedente.

L'interruzione di un binario di linea si intende sempre delimitata dai segnali di protezione dei posti di servizio, salvo specifica richiesta e concessione di ulteriori tratti di binario oltre i suddetti segnali.

2. Nei PdS presenziati, per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti devono essere osservate le norme di cui all'art. 24/3 Regolamento per la Circolazione dei Treni (i dispositivi di inibizione apertura dei segnali sono atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto).
Nei PdS telecomandati da DCO non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.

3. Il DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente dovrà comandare l'inibizione all'apertura dei segnali che immettono nel tratto interrotto; qualora ciò non fosse possibile, dovrà vincolare con dispaccio al proprio nulla osta la partenza dei treni da opportuna stazione. Sui tratti di linea esercitati con ACCM il DCO dovrà inoltre disporre per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto con l'impiego dell'apposito dispositivo di fuori servizio, accertandone il regolare funzionamento.

4. Il DCO, ricevuto il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione dall'agente titolare dell'interruzione, dovrà togliere l'inibizione all'apertura dei segnali e, sui tratti di linea esercitati con ACCM, dovrà disporre per la riattivazione del binario fuori servizio a mezzo dell'apposito dispositivo; diramerà inoltre la riattivazione alle eventuali stazioni cui era stato notificato l'annuncio di interruzione. Sui tratti di linea e nei posti di servizio esercitati con ACCM e dotati di appositi dispositivi, il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione fra agente titolare dell'interruzione ed il DCO può essere sostituito da intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte della Direzione Tecnica.

5. Per la richiesta e la concessione di interruzioni interessanti i binari di una stazione impresenziata vanno osservate norme analoghe a quelle previste per le interruzioni dei binari di linea.
Il DCO prima di concedere l'interruzione, che dovrà intendersi in ogni caso limitata entro le traverse limite del binario in soggezione, dovrà, al fine di proteggere il binario interrotto, comandare l'inibizione apertura segnali su entrambi i lati della stazione.
L'agente titolare dell'interruzione, ricevutane la concessione dovrà, prima di utilizzare l'interruzione, applicare il dispositivo di corto circuito al fine di assicurare l'occupazione del binario per tutta la durata dell'interruzione.
L'inibizione apertura segnali potrà essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi e partenze di treni sui binari rimasti in esercizio, dopo aver acquisito la certezza della regolarità dell'itinerario.
L'inibizione dovrà essere subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.

6. Per particolari opportunità di servizio il DCO può interrompere d'iniziativa un binario.

17 Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

I lavori all'infrastruttura e le attività di vigilanza e di controllo dello stato dell'infrastruttura stessa e delle sue pertinenze sono eseguiti secondo i principi stabiliti dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.

18 Inibizione apertura segnali

1. Il comando di inibizione apertura segnali provoca la chiusura dei corrispondenti segnali eventualmente aperti e, se eseguito in precedenza, ne inibisce la disposizione a via libera.

2. È necessario far ricorso al comando di inibizione apertura segnali, oltre che nei casi espressamente previsti dalle presenti disposizioni, ogni qualvolta esistano situazioni che richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza dell'esercizio. In ogni caso quando non sia possibile comandare o fare affidamento sulle inibizioni a cui si è fatto ricorso, il DCO dovrà, oltre che astenersi dall'effettuare comandi o concedere consensi relativi agli itinerari di cui è prevista l'inibizione, vincolare con dispaccio al proprio nulla osta i treni che non intende far avanzare.

19 Nulla osta del Dirigente Centrale Operativo

1. Quando la partenza di un treno è subordinata al nulla osta del DCO, detto nulla osta dovrà essere richiesto verbalmente e concesso con dispaccio.

2. Il nulla osta concesso dal DCO non ha valore di via libera, ma solo di benestare all'immissione del treno in linea.

20 Operazione di ricontrollo

1. Per le caratteristiche del CTC, di cui all'art. 2, l'utilizzazione di determinate ripetizioni nel posto centrale in particolari situazioni di esercizio è subordinata all'effettuazione con esito positivo di una operazione, denominata "ricontrollo", da effettuare con apposito comando.

2. L'operazione di ricontrollo è necessaria in tutti i casi previsti dalle presenti disposizioni e deve essere effettuata due volte nei seguenti casi:
   x quando il DCO deve disporre per movimenti di treni con segnale a via impedita; x quando deve essere utilizzato un controllo di inibizione all'apertura dei segnali.

21 Guasto delle apparecchiature telefoniche

In caso di guasto delle telecomunicazioni, il servizio può continuare purché i segnali possano essere regolarmente disposti a via libera; nel caso in cui ciò non risultasse possibile la circolazione dovrà essere arrestata fino alla riparazione del guasto.

22 Guasto delle apparecchiature del sistema CTC

1. Il guasto delle apparecchiature del sistema CTC può comportare:
   x fuori servizio del posto centrale per cui risulta impossibile inviare comandi a tutti i posti periferici e/o ricevere controlli da essi.
   x impossibilità di impartire comandi ad uno o più posti periferici o di ricevere controlli da essi.

2. Il DCO dovrà sempre dare immediato avviso all'agente della manutenzione, con comunicazione registrata, di qualsiasi guasto intervenuto nelle apparecchiature del sistema. In caso di disconnessione, per guasto, di uno o più posti periferici il DCO non dovrà più fare affidamento su eventuali comandi di inibizione apertura segnali e dovrà sostituirli con

vincolo al proprio nulla osta trasmettendo al personale dei treni interessati il seguente dispaccio:

"Agente di condotta treno …… Vostra partenza da …… vincolata a mio nulla osta".

I movimenti dei treni nei posti telecomandati disconnessi dovranno effettuarsi con i segnali disposti a via impedita.

Il DCO dovrà provvedere per il loro presenziamento al più presto possibile al fine di farli esercitare in esclusione dal sistema.

3. Nel caso di guasto del dispositivo di concessione di consenso per la partenza dei treni da un posto di servizio presenziato da regolatore della circolazione verso il tratto di giurisdizione del DCO, questo autorizzerà verbalmente quel regolatore della circolazione di posto periferico ad escludersi dal sistema, allo scopo di poter disporre a via libera i segnali di partenza. Il regolatore della circolazione di posto periferico dovrà confermare con dispaccio l'avvenuta esclusione e chiedere verbalmente, treno per treno, l'autorizzazione all'invio verso il tratto telecomandato, invio che dovrà essere sempre autorizzato dal DCO con il seguente dispaccio:

"N.O. partenza treno .....in esclusione DCO (premettendo ove occorra) *dopo arrivo vostra stazione treno……".*

4. L'avvenuta partenza dei treni da un posto di servizio in esclusione dal sistema, deve essere comunicata verbalmente al DCO.

23 Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita

1. In ogni caso di mancata disposizione a via libera del segnale di un posto di servizio impresenziato, il DCO dovrà effettuare la doppia operazione di ricontrollo per accertare quali siano le condizioni presenti e quali quelle mancanti.
Se a seguito del ricontrollo di cui sopra risulta che:

- x esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatoi interessanti l'itinerario;
- x risulta normale il dispositivo di manovra a mano deviatoi;
- x esiste il bloccamento del punto di origine dell'itinerario;

il treno può essere autorizzato a superare il segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 30 km/h su tutto l'itinerario.
Qualora invece manchi una delle predette condizioni dovrà essere prescritto al treno di percorrere l'itinerario in manovra fermando prima di impegnare i deviatoi e proseguire solo dopo averne accertata l'integrità e la regolare posizione.
Per gli eventuali passaggi a livello protetti dal segnale del posto di servizio e il cui controllo sia riportato nel posto centrale, non occorre praticare alcuna prescrizione, purché oltre al relativo controllo di chiusura, esistano le tre condizioni sopra specificate.
Mancando invece una delle suddette condizioni, al treno dovrà essere prescritta la specifica marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello interessati.

Sui tratti di linea esercitati con ACCM, ove sono previsti nel posto centrale comandi e controlli sicuri, nel caso di mancata disposizione a via ibera del segnale di partenza, il DCO non dovrà prescrivere al treno la marcia a vista per i passaggi a livello per i quali sia rilevabile

in sicurezza nel posto centrale l'esistenza del consenso di chiusura, secondo le procedure previste dalle specifiche Istruzioni.

2. L'ingresso dei treni con segnale disposto a via impedita nelle stazioni telecomandate viene ordinato all'AdC dal DCO, il quale, oltre ad aver ottemperato a quanto disposto al comma 1, deve di regola comandare l'inibizione all'apertura dei segnali di protezione in senso inverso, allo scopo di impedire i possibili movimenti contemporanei ove questi sono vietati.
In caso di incrocio o di precedenza che debba avvenire nella stazione, il DCO autorizzerà l'eventuale ingresso con segnale a via impedita del secondo treno (incrociante o che prende il passo) dopo aver ricevuto dall'agente treno del primo treno conferma che detto treno è regolarmente ricoverato in stazione con il dispaccio:

"Treno ..... giunto a ..... in binario .....".

Nei posti presenziati, all'ingresso dei treni provvederà l'agente che li presenzia.

3. L'esistenza della condizione di blocco non è mai accertabile dal posto centrale, per cui, quando il relativo segnale non si dispone a via libera o, ove esistente, non si attiva il segnale di avvio, il blocco deve essere considerato guasto a meno che l'esistenza della via libera di blocco elettrico non venga accertata da un agente sul posto.

Si fa eccezione per i tratti di linea con blocco automatico ed esercitati con ACCM, ove sono previsti nel posto centrale comandi e controlli sicuri. Su tali tratti di linea l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta dal segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto centrale, secondo le procedure previste dalle specifiche Istruzioni.

Quando non è utilizzabile il blocco elettrico, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni.
Il DCO, prima di consentire la partenza di un treno deve acquisire la certezza che la tratta sia libera procurandosi il "***giunto"*** dell'ultimo treno che vi ha circolato.

Nei tratti di linea comprendenti passaggi a livello protetti da segnali permissivi i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei suddetti segnali.

Sui tratti di linea con blocco automatico ed esercitati con ACCM, ove sono previsti nel posto centrale comandi e controlli sicuri, qualora il segnale del posto non si disponga a via libera ma si possa accertare in sicurezza nel posto centrale l'esistenza della via libera di blocco elettrico, per la partenza del treno, oltre alle altre occorrenti, deve essere praticata al treno la seguente prescrizione: "Esiste via libera di blocco elettrico".

4. In caso di guasto della sezione di blocco attigua ad un posto impresenziato verso il quale occorre inoltrare un treno, il DCO deve effettuare l'operazione di ricontrollo per accertare l'efficienza del segnale di protezione del posto stesso; in caso di esito negativo dovrà essere prescritto al treno di fermare a quel segnale comunque disposto.

5. Il DCO prima di consentire la partenza di un treno con segnale disposto a via impedita, dovrà comandare nel posto limitrofo l'inibizione all'apertura dei segnali di partenza in senso

opposto. Tale inibizione sarà mantenuta fino a che il treno partito, abbia impegnato l'unica o l'ultima sezione di blocco della tratta. Quando non fosse possibile comandare l'inibizione di cui sopra, il DCO dovrà vincolare la partenza dell'eventuale treno in senso inverso al proprio nulla osta che concederà condizionandolo al giunto, in quel posto di servizio, del treno in circolazione nella tratta.

Sui tratti di linea esercitati con ACCM, l'inibizione all'apertura di segnali di partenza in senso opposto non occorre in caso di attivazione del segnale di avvio.

6. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio, presenziati da regolatore della circolazione con segnale disposto a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il regolatore della circolazione nel chiedere il nulla osta dovrà anche precisare se esista la via libera di blocco elettrico. Il DCO, nel caso in cui manchi la suddetta condizione, completerà il nulla osta con le prescrizioni da praticare al treno.
Se esiste la condizione di blocco elettrico il regolatore della circolazione praticherà, di sua iniziativa, la relativa prescrizione, utilizzando il mod. M. 2 TELEC.

7. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio telecomandati, con segnale disposto a via impedita, il DCO, ove previsto, si farà confermare con dispaccio dall'Agente di condotta le condizioni di sicurezza relative al blocco, passaggi a livello ed altri eventuali enti di linea.

8. Sulle linee esercitate con B.ca, il superamento di un segnale di PBI disposto a via impedita viene ordinato all'agente di condotta dal DCO con le seguenti specifiche prescrizioni:

- x *"Proseguite dal segnale di PBI n° …… disposto a via impedita";*
- x *"Tratto da……..a……libero da treni"* (aggiungendo la dizione: *"come da M.2 TELEC in vostro possesso"* nel caso in cui il treno stia già circolando con il giunto telefonico);
- x (eventualmente, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 2 TELEC) *"Fermatevi al segnale di protezione della stazione di……comunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni dal DCO" ;*
- x *"Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL Km……* (quelli protetti dal segnale)". Se il segnale del PBI protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 2 TELEC, la seguente prescrizione:

"*Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al Km …….. ed oltrepassatelo con cautela senza superare la velocità di 30 Km/h, dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato*".

Se il segnale del PBI protegge anche punti singolari della linea diversi da raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.), in aggiunta alle suddette prescrizioni dovranno essere osservate anche le procedure riportate nell'Orario di servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").

24 Anormalità nella corsa dei treni

1. In caso di fermata o di riduzione di velocità al di sotto di 25 km/h nel tratto compreso tra un segnale di avviso (anche accoppiato) ed il successivo segnale dì prima categoria,

l'avvicinamento a quest'ultimo segnale dovrà avvenire a velocità tale da rispettarlo nel caso in cui venga a trovarsi a via impedita, ancorché il rispettivo avviso sia stato impegnato a via libera.

2. In caso di arresto accidentale fra il segnale di protezione o di partenza incontrati a via libera ed il primo deviatoio a valle di esso, il treno non deve riprendere la corsa sino a quando l'AdC non si sia procurato dal DCO l'ordine di proseguimento con segnale disposto a via impedita a meno che, prima di ripartire, non possa accertare che il segnale è ancora disposto a via libera.

Allegato 1 Mod.2 TELEC

II modulo “M.2 TELEC (B.ca)” viene utilizzato sulle linee con B.ca.

Il modulo “M 2 TELEC (BA)” viene utilizzato sulle linee con BA.

Modulo M 2 TELEC/1 (Bca) *(fronte)*

Ferrovie del Gargano srl

M 2 TELEC/1 (Bca)

Data.....

N......./.....del DCO/DM (1)

Ora di Trasmissione.....

Si ordina all'Agente di condotta del treno.....fermo al segnale di protezione/partenza (1) di.....di rispettare le sottoindicate prescrizioni n.....la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

1	Dovete istradarvi sul binario n...../ verso.....(1).
2	Superate il segnale di protezione/partenza (1) disposto a via impedita (*).
3	Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (1).
4	Avanzate in manovra sull'itinerario di arrivo/partenza (1), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione dei relativi segnali indicatori da deviatoio. Accertare anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatoi non centralizzati esistenti sull'itinerario.
5	Esiste via libera di blocco elettrico fino alla successiva stazione di.....
6	Blocco elettrico non funziona da ..... a ..... Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.
7	Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km. .....
8	Fermatevi al segnale di protezione della stazione di ..... comunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni del DCO.
9	Nella stazione di ..... trasmettete dispaccio di giunto vostro treno.
	.....
	.....
	.....
	.....
	.....

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

DCO/DM (1) cognome	Agente ricevente profilo e firma	Agente (2) profilo e firma
.....	.....	.....

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DM (1) il seguente ..... /.....

(1) Depennare la dizione non occorrente.
(2) Tale firma non occorre se è lo stesso Agente che compila il modulo.

Modulo M 2 TELEC/1 (Bca) *(retro)*

Guida per la notifica delle prescrizioni

M 2 TELEC/1 (Bca)

Il presente modulo, ad uso del personale dei treni e del DM, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) in telecomando esercitate con il sistema del blocco elettrico conta-assi, a semplice binario.

Intestazione	Deve essere completata indicando: • La data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; • L'indicazione della località interessata; • Il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n. 4, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
2	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un posto di servizio.
3	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione n. 4, nei posti di servizio presenziati ed in quelli impresenziati.
4	Deve essere notificata, nei posti di servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n. 3.
5	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
6	Deve essere notificata quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio del giunto. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
7	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno, con specifica prescrizione, la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.
8	Deve essere notificata nel caso il DCO debba dare istruzioni.
9	Deve essere notificata nel caso di richiesta da parte del DCO di trasmissione del giunto.
☐	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: anormalità per guasto alle apparecchiature di terra SCMT, SCC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

Modulo M 2 TELEC/1 (Bca) *(fronte)*

Ferrovie del Gargano srl

M 2 TELEC/1 (BA)

Data ……....
N° ……../……. del DCO/DM (1)
Ora di trasmissione ……..…….....

Si ordina all'Agente di condotta del treno …… fermo al segnale ……(2)
di ……. di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° ……..
la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

1	Dovete istradarvi sul binario n° ..…../verso …….(successivo posto o segnale)(1)
2	Superate il segnale …….. disposto a via impedita (*)
3	Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato
4	Avanzate in manovra sull'itinerario interessato, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione dei segnali indicatori da deviatoio. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatoi non centralizzati esistenti sull'itinerario.
5	Esiste via libera di blocco elettrico.
6	Blocco elettrico non funziona da …….. a ……. Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione di Ripetizione dei Segnali in macchina.
7	Da ……. a ……. non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalla prescrizione 9.
8	Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n° ……../ di protezione di ……..(1) rispettando le relative indicazioni.
9	Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita.
10	Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km ……..…….
11	Escludete SCMT da ……. a ……..
12	Da ……. a …… non superate velocità ……km/h.
	……..
	……

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

Il DCO/DM (1)	Agente ricevente profilo e cognome/firma	L'agente di condotta (3)
……	.....	

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ……/……
(progressivo/saltuario)

(1) Depennare la dizione non occorrente.
(2) Indicare la funzione del segnale (Protezione, Partenza, PBA n …)
(3) Tale firma non occorre se è lo stesso Agente che compila il modulo

Modulo M 2 TELEC/1 (Bca) *(retro)*

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del Dirigente Centrale Operativo, deve essere utilizzato sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico.

Intestazione	Deve essere completata indicando: - la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, la funzione specifica del segnale (protezione, partenza, PBA n°) e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località. - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto per le partenze, quando al treno viene ordinato, con la prescrizione n° 4, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere.
2	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di servizio, da completare specificando la funzione del segnale.
3	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 4, nei Posti di servizio presenziati ed in quelli impresenziati.
4	Deve essere notificata, nei Posti di servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 3.
5	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza di via libera del blocco elettrico.
6	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 8, quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
7	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 6, sui tratti di linea con segnali permissivi, completandola con l'indicazione delle località che delimitano il tratto interessato.
8	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, quando viene attuato il distanziamento dei treni con la marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di servizio quando si tratta di unica sezione di blocco.
9	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 7, quando nel tratto interessato dal mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco permissivi.
10	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno, con specifica prescrizione, la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva del/dei PL.
11	Può essere utilizzata nei casi previsti dalle specifiche Istruzioni per lavori straordinari al segnalamento e/o al SCMT. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato.
12	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 6 o n° 11 se nella tratta interessata sono presenti rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato e la velocità prevista dal rallentamento più basso.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo, riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere usate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.