

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i
sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario
Via Caracci, 36

00157 Roma

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

Direzione Generale per le investigazioni
ferroviarie
Via Caracci, 36

00157 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

IMPRESE FERROVIARIE

(elenco allegato)

Loro Sedi

COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO

S.M. Uff. Movimenti e Trasporti
Viale Castro Pretorio, 123

00185 Roma

Verificatori indipendenti di sicurezza

(elenco allegato)

Loro Sedi

Associazioni di settore

(elenco allegato)

Loro Sedi

Organizzazioni Sindacali

(elenco allegato)

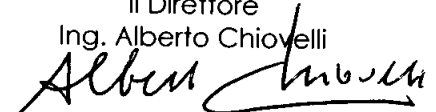
Loro Sedi

OGGETTO: Modifiche all'Allegato al decreto n. 7/2010 del 12/07/2010 concernente:
"Norme sperimentali per la notifica delle prescrizioni di movimento con
comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati
servizi".

A seguito di segnalazioni pervenute a questa Agenzia da alcuni operatori ferroviari
dopo l'emanazione del decreto n. 7/2010 e integrative dei pareri sullo schema di decreto
C/2010, da essi trasmessi, sono apportate alcune correzioni alle Norme sperimentali di cui
all'oggetto.

In allegato alla presente si riporta il testo completo e aggiornato delle suddette Norme,
che tiene conto anche di quanto già comunicato con la nota ANSF 05662/10 del 8/9/2010.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli



NORME SPERIMENTALI PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGistrate SU DETERMINATI TRATTI DI LINEA E PER DETERMINATI SERVIZI.

1. GENERALITA'.

Le presenti norme sono adottate in via sperimentale, in applicazione dell'articolo 3/15 RCT (e corrispondenti articoli 16/2 IPCL e 7/3 Allegato 1 ISPAT), subordinatamente alle condizioni tecniche e normative di cui ai successivi punti 2 e 3 sulle linee e per i servizi individuati da RFI d'intesa con le imprese ferroviarie interessate.

2. CONDIZIONI TECNICHE.

- 2.1. Linea munita di sistema di collegamento terra-treno via radio GSM-R.
- 2.2. Apparecchiatura di registrazione, del Posto Centrale o della stazione, funzionante. Nelle istruzioni di dettaglio dell'impianto devono essere contenute le caratteristiche delle apparecchiature di registrazione e le norme relative al loro utilizzo operativo.
- 2.3. Cabina di guida del convoglio dotata di apparecchiatura Cab-Radio efficiente.

3. CONDIZIONI NORMATIVE.

- 3.1. Sulle linee e con i treni per i quali sono applicate le presenti Norme, le prescrizioni di movimento, incluse quelle notificate con comunicazioni verbali registrate, devono essere notificate dal DCO/DM al solo Macchinista. Spetta quindi sempre a quest'ultimo mettersi in comunicazione con il DCO/DM nei casi di arresto del treno ai segnali disposti a via impedita per il ricevimento delle necessarie prescrizioni. Nel caso in cui determinate incombenze, conseguenti alle prescrizioni di cui sopra, non siano svolte dal Macchinista, le imprese ferroviarie dovranno emanare, dopo un'analisi di rischio, apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra il personale dell'impresa ferroviaria addetto alla sicurezza della circolazione. Nelle stazioni presenziate da DM, nel caso di movimento con segnale di partenza unico o con il primo segnale di partenza interno disposto a via impedita, il ricorso alle comunicazioni verbali registrate è ammesso solo sui binari per i quali sia previsto dall'Orario di Servizio il licenziamento del treno da parte del Capotreno; in tal caso il Capotreno può provvedere a licenziare il treno solo dopo che il Macchinista gli abbia comunicato verbalmente di aver ricevuto l'occorrente autorizzazione a proseguire.
- 3.2. Le prescrizioni di movimento che possono essere notificate con comunicazioni verbali registrate sono codificate con un numero identificativo (Procedura n°.....) e una formula sintetica. Ad ogni prescrizione è associata la situazione di esercizio degradata che ne richiede l'applicazione e la procedura operativa che il treno deve rispettare.
- 3.3. Per la trasmissione della prescrizione il DCO/DM ed il Macchinista devono utilizzare un supporto cartaceo, riportato in Allegato 1 alle presenti Norme, sul quale sono riportate le procedure, numerate progressivamente all'interno di uno specifico intervallo numerico assegnato ad ognuno dei regimi di circolazione, e le corrispondenti formule sintetiche che in alcuni casi devono essere completate con i dati variabili. Nel supporto cartaceo è inoltre prevista una intestazione che deve essere utilizzata ogniqualvolta viene prescritta una procedura. L'intestazione deve essere sempre completata con i seguenti dati variabili: sede e cognome del DCO/DM, numero del

- treno e data di effettuazione, punto di fermata del treno e numero della procedura da applicare.
- 3.4. Nell'apposito prospetto riportato in allegato 2 alle presenti Norme, sono riportate, unitamente alle singole procedure e corrispondenti formule sintetiche, le specifiche situazioni di esercizio degradate a cui il DCO/DM deve fare riferimento e le specifiche procedure operative che il Macchinista deve applicare.
 - 3.5. Il DCO/DM, per ciascuna situazione di esercizio degradato, deve utilizzare la corrispondente procedura codificata con il testo della formula corrispondente, *completata da eventuali dati variabili* (es. "Procedura 3: Avanzamento in manovra da deviatoio a segnale, con il deviatoio **per la deviata** e sul binario di **sinistra**"). La trasmissione deve essere eseguita in modo che possa essere correttamente recepita dall'agente ricevente. Quest'ultimo può, all'occorrenza, richiedere la ripetizione della trasmissione.
La prescrizione verbale registrata potrà considerarsi notificata una volta che il Macchinista avrà ripetuto al DCO/DM, per inteso, l'intestazione e la formula, completate con i dati variabili ricevuti.
 - 3.6. Nel caso di notifica delle procedure 1, 2 e 3 per le linee con Blocco Radio e delle procedure 11, 12 e 13 per le linee con Blocco Elettrico Automatico, il DCO deve rimanere in comunicazione telefonica con il Macchinista, limitatamente al movimento nell'ambito del PdS.
Nel corso dell'applicazione di tali procedure l'eventuale superamento di un deviatoio con manovra oleodinamica con il segnale indicatore da deviatoio luminoso spento (lettera c del punto 1.2.5 delle IET) deve essere autorizzato, a seguito dei necessari accertamenti, dal DCO per iscritto con l'utilizzo dei comuni moduli di prescrizione, facendo riferimento al numero della procedura precedentemente notificata con comunicazione verbale registrata (*Riferimento procedura n° notificata con comunicazione verbale registrata, siete autorizzati a superare il deviatoio n° in manovra, non tenendo conto del relativo segnale indicatore da deviatoio spento*).
 - 3.7. Nel caso di perdita del collegamento telefonico con il DCO durante la marcia nella zona di degrado, il Macchinista, qualora non possa garantire la corretta esecuzione della procedura prescritta, dovrà arrestare il treno e mettersi nuovamente in contatto con il DCO. Il DCO invece, sempre in caso di perdita della comunicazione, qualora rilevi anomalie nella marcia del treno dovrà emettere la chiamata di emergenza e provvedere per l'arresto del convoglio.
 - 3.8. La notifica di più procedure contemporaneamente non è ammessa.
 - 3.9. Il DCO/DM prima di attivare la procedura di notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazione verbale registrata deve:
 - assicurarsi che non siano in atto anomalie all'apparecchiatura di registrazione;
 - avvisare preventivamente il Macchinista sull'utilizzo di tale procedura.Qualora durante la trasmissione la comunicazione si dovesse interrompere, dopo l'eventuale ripristino della stessa si dovrà provvedere alla ripetizione dell'intera procedura.
 - 3.10. Ogniqualvolta il DCO/DM rilevi che l'apparecchiatura di registrazione è guasta deve provvedere alla notifica delle prescrizioni al Macchinista per iscritto, utilizzando i tradizionali moduli di prescrizione.
 - 3.11. Alle operazioni di riascolto delle comunicazioni verbali registrate scambiate tra il DCO/DM ed il Macchinista può accedere solo il personale autorizzato per accertamenti e controlli nei casi previsti o espressamente autorizzati.

- 3.12. Gli allegati 1 e 2 sono parte integrante delle presenti Norme e devono essere in possesso del DCO/DM e del Macchinista durante il servizio.

ALLEGATO 1 alle Norme sperimentali per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi.

SUPPORTO CARTACEO

- **DCO/DM** prescrive al **Macchinista**: treno n° del

- **Macchinista** inteso dal **DCO/DM**:

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

applicare la **Procedura** n°

| BLOCCO RADIO | |
|-----------------------------|---|
| PROCEDURA 1 | Avanzamento in manovra da segnale a deviatoio. |
| PROCEDURA 2 | Avanzamento in manovra da deviatoio a deviatoio, con il primo deviatoio per |
| PROCEDURA 3 | Avanzamento in manovra da deviatoio a segnale, con il deviatoio per e sul binario di |
| PROCEDURA 4 | Marcia a vista fino al successivo segnale. |
| PROCEDURA 5 | Velocità massima di 60 km/h fino al successivo segnale. |
| PROCEDURA 6 | Marcia a vista fino al segnale ubicato al km |
| PROCEDURA 7 | Velocità massima di 60 km/h fino al segnale ubicato al km |
| BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO | |
| PROCEDURA 11 | Avanzamento in manovra sull'itinerario di arrivo con istradamento sul binario n° |
| PROCEDURA 12 | Avanzamento in manovra sull'itinerario di partenza con istradamento sul binario di verso |
| PROCEDURA 13 | Avanzamento in manovra sull'itinerario di partenza con istradamento sul binario di verso e marcia a vista fino al successivo segnale. |
| PROCEDURA 14 | Marcia a vista fino al successivo segnale. |
| PROCEDURA 15 | Marcia a vista sull'itinerario di partenza con inoltro sul binario di verso |
| PROCEDURA 16 | Marcia a vista fino al successivo segnale con inoltro sul binario di verso |
| SCMT | |
| PROCEDURA 41 | Rispetto indicazioni del segnale. |
| PROCEDURA 42 | Marcia a vista fino al successivo segnale per guasto SCMT. |

ALLEGATO 2 alle Norme sperimentali per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi".

PROCEDURE OPERATIVE

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

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

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

| | |
|---|---|
| PROCEDURA 4 | Marcia a vista fino al successivo segnale. |
| DCO | Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di protezione o di partenza di un PdS, quando esistono le condizioni di cui all'art. 24/1 DET oppure di un segnale di fine sezione, di PdE o di confine oppure per la ripresa della corsa dopo un arresto in linea. Nei casi previsti, il DCO deve preventivamente accertare la libertà della tratta e la percorribilità dell'itinerario interessati. |
| PdC | Il PdC dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e proseguire, con marcia a vista senza superare la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale fisso (1) dove termina l'autorizzazione al movimento. |
| (1) Nel caso il treno non sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale fisso incontrato. | |

| | |
|---|---|
| PROCEDURA 5 | Velocità massima di 60 km/h fino al successivo segnale. |
| DCO | Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di partenza di un PM o di protezione di un bivio o PC, quando esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dopo aver accertato la libertà dell'itinerario e della tratta fino al successivo PdS/PdE oppure il superamento di un segnale di fine sezione, di confine o di PdE o la ripresa della corsa dopo un arresto in linea, dopo aver accertato la libertà della tratta fino al successivo PdS/PdE. |
| PdC | Il PdC dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e proseguire, senza superare la velocità di 60 km/h, fino al successivo segnale fisso (1) dove termina l'autorizzazione al movimento. |
| (1) Nel caso il treno non sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale fisso incontrato. | |

| PROCEDURA 6 | | Marcia a vista fino al segnale (1) ubicato al km (2). |
|--|--|--|
| DCO | <p>Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di partenza di un PM o di protezione di un Bivio o PC quando esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET, oppure per il superamento di un segnale di fine sezione o di confine oppure per la ripresa della corsa dopo l'arresto in linea.</p> <p>Nei casi previsti, il DCO deve preventivamente accertare la libertà della tratta e la percorribilità dell'itinerario interessati.</p> | |
| PdC | <p>Il PdC dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e proseguire, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e non tenendo conto dei segnali intermedi di fine sezione incontrati, fino a segnale fisso e progressiva chilometrica notificati dal DCO, dove termina l'autorizzazione al movimento.</p> | |
| <p>(1) Indicare il segnale di Protezione, di fine sezione, di PdE o di Confine dove termina l'autorizzazione al movimento.</p> <p>(2) Indicare la progressiva chilometrica del segnale dove termina l'autorizzazione al movimento.</p> | | |

| PROCEDURA 7 | | Velocità massima di 60 km/h fino al segnale(1) ubicato al km(2). |
|--|--|---|
| DCO | <p>Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di partenza di un PM o di protezione di un Bivio o PC quando esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dopo aver accertato la libertà dell'itinerario e della tratta fino al successivo PdS/PdE, oppure per il superamento di un segnale di fine sezione, di PdE o di confine oppure per la ripresa della corsa dopo l'arresto in linea, dopo aver accertato la libertà della tratta fino al successivo PdS/PdE.</p> | |
| PdC | <p>Il PdC dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale e proseguire, non superando la velocità di 60 km/h e non tenendo conto dei segnali intermedi di fine sezione incontrati, fino al segnale fisso e progressiva chilometrica notificati dal DCO, dove termina l'autorizzazione al movimento.</p> | |
| <p>(1) Indicare il segnale di Protezione, di fine sezione, di PdE o di Confine dove termina l'autorizzazione al movimento.</p> <p>(2) Indicare la progressiva chilometrica del segnale dove termina l'autorizzazione al movimento.</p> | | |

| Blocco Elettrico Automatico | |
|---|---|
| PROCEDURA 11 | Avanzamento in manovra sull'itinerario di arrivo con istradamento sul binario n°.....(1). |
| DCO | <i>Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di protezione di un PdS disposto a via impedita, quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET.</i> |
| PdC | <i>Il PdC dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale disposto a via impedita, istradarsi sul binario notificato dal DCO avanzando in manovra fino al termine dell'itinerario d'arrivo, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superando gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo aver accertato l'integrità degli stessi e la regolare disposizione secondo quanto previsto dai punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET; il PdC deve inoltre accertare l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati eventualmente esistenti sull'itinerario.</i> |
| <i>(1) Indicare il numero del binario sul quale il treno deve istradarsi.</i> | |

| | |
|---|--|
| PROCEDURA 12 | Avanzamento in manovra sull'itinerario di partenza con istradamento sul binario di(1) verso.....(2) |
| DCO | <i>Deve essere utilizzata per ordinare il superamento di un segnale di partenza di un PdS o di protezione di un Bivio o PC disposto a via impedita, quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET ed esiste la via libera di blocco elettrico.</i> |
| PdC | <i>Il PdC dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale disposto a via impedita, istradarsi sul binario e verso la località notificati dal DCO avanzando in manovra fino al termine dell'itinerario di partenza interessato, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superando gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo aver accertato l'integrità degli stessi e la regolare disposizione secondo quanto previsto dai punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET; il PdC deve accertare anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario. Dal termine dell'itinerario di partenza il PdC proseguirà regolando la marcia in modo da rispettare le indicazioni del successivo primo segnale incontrato.</i> |
| <i>(1) Indicare il binario (di sinistra o di destra) sul quale il treno deve istradarsi.</i> | |
| <i>(2) Indicare la successiva località e la linea (in caso di inoltrò su linee affiancate) verso le quali il treno deve istradarsi.</i> | |

| | |
|--|--|
| PROCEDURA 13 | Avanzamento in manovra sull'itinerario di partenza con istradamento sul binario di(1) verso.....(2) e marcia a vista fino al successivo segnale. |
| DCO | Deve essere utilizzata per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PdS o di protezione di un Bivio o PC disposto a via impedita, quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e non esiste via libera di blocco elettrico sulla prima o unica sezione di blocco. |
| PdC | Il PdC dopo l'inteso al DCO deve superare il segnale disposto a via impedita, istradarsi sul binario e verso la località notificati dal DCO avanzando in manovra fino al termine dell'itinerario di partenza interessato, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superando gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo aver accertato l'integrità degli stessi e la regolare disposizione secondo quanto previsto dai punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET; il PdC deve accertare anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario. Dal termine dell'itinerario di partenza il PdC deve proseguire, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo primo segnale di 1ª categoria (di blocco o protezione) incontrato, di cui rispetterà le indicazioni. |
| <p>(1) Indicare il binario di sinistra o di destra sul quale il treno deve istradarsi.</p> <p>(2) Indicare la successiva località e la linea (in caso di inoltrò su linee affiancate) verso le quali il treno deve istradarsi.</p> | |

| | |
|---------------------|--|
| PROCEDURA 14 | Marcia a vista fino al successivo segnale. |
| DCO/DM | Deve essere utilizzata per ordinare il superamento dei segnali di protezione e dei segnali di partenza interni disposti a via impedita, dal DCO quando esistano le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET, e dal DM dopo aver eseguito i prescritti accertamenti e interventi in relazione al guasto in atto. |
| PdC | Il PdC dopo l'inteso al DCO/DM deve superare il segnale disposto a via impedita e proseguire, con marcia a vista senza superare la velocità di 30 km/h, fino al successivo primo segnale (di protezione o di partenza) incontrato, di cui rispetterà le indicazioni. |

| PROCEDURA 15 | | Marcia a vista sull'itinerario di partenza con inoltro sul binario..... (1) verso..... (2). |
|--|--|--|
| DCO/DM | Deve essere utilizzata per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PdS o di protezione di un Bivio o PC disposto a via impedita, dal DCO quando esistano le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dal DM dopo aver eseguito i prescritti accertamenti e interventi in relazione al guasto in atto ed esiste la via libera di blocco elettrico. | |
| PdC | Il PdC dopo l'inteso al DCO/DM deve superare il segnale disposto a via impedita e proseguire, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, fino al termine dell'itinerario di partenza interessato, da dove proseguirà regolando la marcia in modo da rispettare le indicazioni del successivo primo segnale incontrato. Il PdC deve anche controllare il corretto inoltro del treno, rispetto al binario di sinistra o di destra e la successiva località notificati dal DCO/DM. | |
| <p>(1) Indicare il binario di sinistra o di destra sul quale il treno deve inoltrarsi. (2) Indicare la successiva località e la linea (in caso di inoltro su linee affiancate) verso le quali il treno deve inoltrarsi.</p> | | |

| PROCEDURA 16 | | Marcia a vista fino al successivo segnale con inoltro sul binario.....(1) verso.....(2). |
|--|---|---|
| DCO/DM | Deve essere utilizzata per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PdS o di protezione di un Bivio o PC) disposto a via impedita, dal DCO quando esistano le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dal DM dopo aver eseguito i prescritti accertamenti e interventi in relazione al guasto in atto e non esiste via libera di blocco elettrico sulla prima o unica sezione di blocco per le linee in telecomando o sulla prima sezione di blocco per le linee a dirigenza locale. | |
| PdC | Il PdC dopo l'inteso al DCO/DM deve superare il segnale di partenza disposto a via impedita e proseguire, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo primo segnale di 1ª categoria (di blocco e di protezione) incontrato, di cui rispetterà le indicazioni. Il PdC deve anche controllare il corretto inoltro del treno, rispetto al binario di sinistra o di destra e la successiva località notificati dal DCO/DM. | |
| <p>(1) Indicare il binario di sinistra o di destra sul quale il treno deve inoltrarsi. (2) Indicare la successiva località e la linea (in caso di inoltro su linee affiancate) verso le quali il treno deve inoltrarsi.</p> | | |

SCMT

| PROCEDURA 41 | | Rispetto delle indicazioni del segnale |
|---------------------|---|---|
| DCO/DM | Deve essere utilizzata in caso di ricevimento da parte del PdC di comunicazione relativa alla perdita di un PI di segnale fisso o PI di linea, con treno fermo ad un segnale fisso. | |
| PdC | Il PdC dopo l'inteso al DCO/DM deve riprendere la corsa rispettando l'indicazione del segnale. | |

| | | |
|---------------------|--|--|
| PROCEDURA 42 | | Marcia a vista fino al successivo segnale per guasto SCMT |
| DCO/DM | <i>Deve essere utilizzata in caso di ricevimento da parte del PdC di comunicazione relativa alla perdita di un PI di segnale fisso o PI di linea, con treno fermo in linea non in precedenza di un segnale fisso.</i> | |
| PdC | Il PdC dopo l'inteso al DCO/DM deve riprendere la corsa, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, fino al successivo primo segnale di 1 ^a categoria incontrato, di cui rispetterà le indicazioni. | |