



RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

ISTRUZIONI

per l'esercizio degli apparati centrali

Libro I: Generalità

SEZIONE 2^a

NORME GENERALI PER LA MANUTENZIONE DEGLI APPARATI CENTRALI

**EDIZIONE 2008
DISPOSIZIONE N. 9 DEL 09/04/2008**

**REGISTRAZIONE DELLE DISPOSIZIONI CHE HANNO
MODIFICATO LE PRESENTI ISTRUZIONI**

INDICE

Art. 1	Pulizia, lubrificazione, manutenzione, incombenze, verifiche, accertamenti, ecc.	Pag.	4
Art. 2	Disposizioni generali per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e riparazione agli impianti di sicurezza e segnalamento	»	5
Art. 3	Modalità per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e di riparazione sulle linee a Dirigenza Locale	»	11
Art. 4	Modalità per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e di riparazione agli impianti di sicurezza e segnalamento delle località di servizio telecomandate	»	28
Art. 5	Rapporti fra il personale addetto alla manutenzione degli impianti di sicurezza e di segnalamento ed il personale addetto alla manutenzione dell'armamento	»	36
Art. 6	Norme generali da seguirsi in caso di anomalie o guasti nel funzionamento degli apparati centrali	»	36
Art. 7	Modalità per la chiamata degli agenti addetti alla manutenzione degli apparati centrali e per gli avvisi da diramarsi agli interessati	»	37
Allegato A	Mod. M. 45 (fac-simile)	»	40
Allegato B	Mod. M. 45 a (fac-simile)	»	41
Allegato C	Mod. M. 40 MAN (fac-simile)	»	42
Allegato D	Mod. M. 125 a (fac-simile)	»	44
Allegato E	Tabella dell'orario normale per l'uso dell'illuminazione	»	45
Allegato F	Piombamento delle apparecchiature di sicurezza	»	47

Art. 1***Pulizia, lubrificazione, manutenzione, incombenze, verifiche, accertamenti, ecc.***

1. È condizione indispensabile per assicurare un buon funzionamento dell'apparato ed un regolare esercizio dell'impianto, che sia provveduto ad una pulizia accurata e periodica e ad una lubrificazione adatta e misurata di tutti i meccanismi ed apparecchi costituenti l'impianto stesso.
2. Sul piazzale debbono essere raschiati, puliti e lubrificati i cuscinetti di scorrimento dei deviatoi.

Le operazioni di pulizia e lubrificazione di deviatoi ed altri meccanismi sono affidate all'agente della manutenzione (A.M.), secondo le modalità stabilite dalle Unità centrale e periferiche interessate.

3. E' assolutamente proibito gettare sugli organi di manovra dei deviatoi, materiali che possono impedirne il regolare funzionamento ed il personale addetto deve provvedere a togliere tale materiale in caso di necessità.
4. Le competenze a provvedere allo sgombrò della neve e del ghiaccio dagli enti e dai piazzali è regolata in base a norme emanate dalle Unità Centrali e periferiche interessate.
5. Nelle località di servizio rette da solo D.M. può essere richiesto l'intervento dell'A.M. per accertamento della completezza dei treni e per altri accertamenti fuori cabina, purché debitamente istruito dal D.M. stesso.

Inoltre, qualora debba essere utilizzato un deviatoio per il quale sia stato emesso il mod. M. 45 o richiesta di accordi verbali registrati, per l'utilizzazione del deviatoio stesso con mod. M. 40 MAN, il D.M. potrà avvalersi all'occorrenza, e previe intese verbali, dell'A.M. che dovrà provvedere a tutte le incombenze affidate nella circostanza al deviatore.

6. I deviatoi dai quali si diramano binari non in esercizio, ovvero binari utilizzati saltuariamente ed eccezionalmente, vengono immobilizzati con speciali dispositivi di sicurezza, dei tipi stabiliti dalle Unità Centrali interessate, che vincolano sia l'ago accosto sia quello discosto nella posizione prestabilita. L'applicazione di tali dispositivi deve essere effettuata dall'agente dei Lavori o dall'A.M. appositamente abilitato.

Per i deviatoi, con manovra a mano o elettrica, immobilizzati con i dispositivi di cui all'art. 8 I.S.D., nessun provvedimento deve essere adottato in presenza di eventuale segnalazione di anomalità relativa ai deviatoi (compresi i dispositivi di manovra a mano).

7. Per la rimozione dei predetti dispositivi, quando è necessario manovrare i relativi deviatoi, il D.M. della stazione dovrà chiedere, di volta in volta, per iscritto, l'intervento dell'agente dei Lavori o dell'A.M. appositamente abilitato.

Il suddetto agente, dopo l'uso di tali deviatoi e dopo che i telai degli aghi sono

stati ricollocati nella posizione voluta e assicurati col dispositivo in questione, darà il nulla osta scritto al D.M. per riprendere la circolazione normale sui deviatoi stessi.

8. Nei posti di servizio esiste un apposito registro mod. M. 125a (Allegato D), per la registrazione di guasti o anomalità.

Il mod. M. 125a deve essere compilato solo in caso di guasto o anomalia, in triplice copia, due delle quali dovranno essere inviate al Capo Reparto Territoriale Movimento ed al Capo Reparto Esercizio Infrastrutture il giorno successivo, mentre la terza copia deve restare nella località di servizio.

Art. 2

Disposizioni generali per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e riparazione agli impianti di sicurezza e segnalamento

1. Per assicurare il regolare funzionamento di un impianto devono essere eseguite periodicamente operazioni di manutenzione da parte dell'A.M., secondo i criteri stabiliti dall'Unità centrale competente. In determinate stazioni munite di A.C., allo scopo di facilitare le operazioni di manutenzione, le apparecchiature ed i meccanismi costituenti l'apparato potranno essere raggruppati per zone, in modo da permettere che le operazioni stesse vengano eseguite secondo l'ordine stabilito senza arrecare eccessive soggezioni all'esercizio.
2. Per richiedere l'intervento dell'A.M. devono essere osservate le modalità stabilite in sede locale.
La chiamata dell'A.M. può essere omessa o procrastinata oltre che nei casi di cui al comma 3, anche in quelli espressamente indicati nelle specifiche Istruzioni dei vari tipi di impianto e in altri casi eventualmente stabiliti dall'Unità centrale competente.
In tali casi, il personale del movimento deve limitarsi a praticare, indipendentemente dal fatto che sia stato necessario effettuare lo spiombamento ed il ripiombamento di qualche ente, l'annotazione delle irregolarità sul mod. M. 125a e l'A.M. ne prenderà cognizione in occasione della prima visita nell'impianto.
3. Le Unità periferiche interessate possono stabilire in relazione alle caratteristiche ed alle condizioni d'esercizio di ciascuna località di servizio ed emanando opportune norme di dettaglio, che tutte od alcune delle seguenti operazioni di ripristino di competenza dell'A.M., in caso di necessità, vengano eseguite anche dal personale del movimento o altro agente opportunamente istruito:
 - sostituzione delle lampade bruciate dei segnali di avviso, protezione e partenza, dei segnali bassi, dei dischetti per deviatoi e dei segnali indicatori da deviatoo;
 - sostituzione delle lampade bruciate dei banchi di manovra;
 - riarmo di interruttori a scatto, purché resi indipendenti dalle altre apparecchiature e facilmente individuabili;

- sostituzione di fusibili;
 - sostituzione o di ripristino componenti dell'interfaccia operatore A.C.C. quale ad esempio il mouse.
4. L'A.M., che si rechi per lavori in località di servizio non presenziate permanentemente da detto personale, dovrà sempre avvisarne verbalmente il personale del Movimento delle località stesse.
 5. L'A.M. deve eseguire i lavori in modo da circoscrivere allo stretto indispensabile i meccanismi o le apparecchiature che la stazione deve tenere fuori esercizio.
 6. Le operazioni per la manutenzione e la riparazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento, sia di stazione sia di linea, si distinguono in:
 - operazioni che possono essere contenute in limiti tali da non pregiudicare la sicurezza dell'esercizio (pulizia, lubrificazione, carica accumulatori, eventuali prove di funzionamento di deviatori, di segnali, di fermascambi e di serrature, verifiche alle trasmissioni flessibili ed ai relativi organi di manovra, ecc.);
 - operazioni che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio (riparazioni o smontaggio di fermascambi, di serrature meccaniche ed elettriche o di loro parti, distacco di conduttori e di trasmissioni flessibili, sostituzione e regolazione di organi meccanici od elettrici, ecc.).

Compete all'A.M. valutare se le operazioni che deve eseguire rientrano nell'una o nell'altra tipologia di intervento; nei casi dubbi, il predetto A.M. deve adottare la procedura più restrittiva.

L'A.M. ha la piena ed esclusiva responsabilità dei lavori che esegue, sia nei riguardi della loro perfetta riuscita, sia nei riguardi delle ripercussioni che questi potrebbero avere sul regolare funzionamento di altri meccanismi od apparecchiature dello stesso impianto.

7. I lavori di manutenzione o riparazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento che possono pregiudicare la sicurezza dell'esercizio, devono essere eseguiti, per quanto possibile, in assenza di circolazione.

Detti lavori devono essere eseguiti:

- in regime di interruzione;
- in regime di accordi verbali che possono essere registrati o, in presenza di appositi dispositivi, non registrati.
- in regime di modulo M. 45 (Allegato A).

I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali registrati e non registrati solo nei casi espressamente stabiliti nella presente Istruzione e nell'Istruzione per l'Esercizio degli Apparati Centrali Computerizzati (A.C.C.); L'A.M., prima di eseguire i lavori, deve prendere accordi con il D.M. interessato. Spetta poi al D.M. stesso valutare, ai fini della regolarità della circolazione, in quale regime è più opportuno fare eseguire i lavori.

8. I lavori di manutenzione e riparazione eseguiti in regime di interruzione di uno o più binari di stazione o di linea, devono essere effettuati in base a norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate.

Sulle linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia, se ritenuto opportuno, le predette Unità possono stabilire che il regime di interruzione del binario di sinistra di linea sia adottato anche nel caso che ciò comporti la circolazione dei treni sul binario di destra.

9. I lavori di manutenzione o riparazione eseguiti in regime di accordi verbali registrati sono disciplinati da norme di dettaglio predisposte dalle Unità periferiche interessate sulla base dei seguenti criteri:

- a) L'A.M. prima di iniziare i lavori, deve richiedere, come se operasse in regime di modulo M. 45, verbalmente il benestare al D.M. (o A.I.).
Nella richiesta deve precisare:
- l'ente o il meccanismo interessato ai lavori;
 - le altre indicazioni necessarie.
- b) Il D.M. (o A.I.), ricevuta la richiesta, deve adottare le cautele necessarie per garantire la sicurezza, come se operasse in regime di modulo M. 45 e, quindi, concedere il benestare verbalmente.
Nel benestare deve specificare:
- l'ora di concessione;
 - l'ente o meccanismo interessato;
 - le altre indicazioni ricevute.
- c) Nel caso di lavori interessanti le stazioni presenziate, dotate di apparati che consentono la formazione di itinerari in automatismo o mediante comandi leggeri, il D.M. deve disattivare tali comandi.
- d) Al termine dei lavori, l'A.M. deve dare il riattivato specificando gli enti o meccanismi interessati. Nel caso che durante i lavori vengano riattivati alcuni degli enti o dei meccanismi sotto revisione, l'A.M. può dare il riattivato parziale specificando comunque quelli che continuano a rimanere fuori servizio.

Le Unità periferiche interessate devono inoltre prevedere l'impiego di idonei strumenti (tecnici o cartacei) che consentano al personale del movimento e all'A.M. di avere facilmente la situazione aggiornata degli enti o meccanismi interessati ai lavori.

10. I lavori di manutenzione o riparazione eseguiti in regime di accordi verbali non registrati possono essere eseguiti quando possono essere utilizzati determinati dispositivi nei casi stabiliti dalle specifiche Istruzioni.
11. L'A.M., prima di iniziare qualsiasi lavoro di manutenzione o riparazione, in regime di modulo M. 45 deve avvisarne per iscritto il D.M. o l'A.I. o altro personale del movimento interessato, secondo quanto espressamente previsto dalla presente o

altre specifiche Istruzioni (A.G., addetto alla custodia di P.L., ecc.).

Nella parte rossa del modulo deve essere indicato l'ente o il meccanismo interessato ai lavori. Nella parte gialla deve essere indicata l'eventuale parziale utilizzazione dell'ente indicato nella parte rossa del modulo (ad es: "segnali di avanzamento, segnali di avvio ecc."). La parte "ANNOTAZIONI" deve essere utilizzata per fornire eventuali indicazioni quali ad esempio quelle relative al mantenimento a via impedita dei segnali.

12. Il mod. M. 45, debitamente compilato, deve essere presentato dall'A.M. al D.M. o all'A.I. Salvo il caso di cui al comma 20 il D.M. o l'A.I. deve segnare l'ora di ricevimento, controfirmare le due copie in segno di ricevuta e disporre perché non siano utilizzati, per la circolazione dei treni e delle manovre, i meccanismi specificati nel modulo stesso. A tale scopo deve avvisare verbalmente i deviatori e le squadre di manovra interessate. Inoltre, se il mod. M. 45 è stato consegnato ad un A.I., questi deve subito informare il D.M. con fonogramma.
Il personale addetto all'esercizio degli impianti, a richiesta degli A.M., deve prestarsi, compatibilmente con le proprie mansioni per effettuare quelle operazioni che l'A.M. richiederà di volta in volta.
13. L'A.M., quando ha ultimato i lavori e le riparazioni che hanno richiesto l'emissione del mod. M. 45, emetterà il mod. M. 45a (Allegato B), per dare l'avviso del funzionamento regolare di tutti i meccanismi compresi nel mod. M. 45 precedentemente emesso. Le ore indicate sul mod. M. 45 come termine presumibile dei lavori hanno valore indicativo, ma, l'A.M., qualora non sia in grado di ultimarli nel termine previsto, deve darne tempestivo avviso verbale al personale del movimento. Se i lavori e le riparazioni sono stati ultimati solo per una parte dei meccanismi compresi nel mod. M. 45, l'A.M. dovrà emettere un mod. M. 45a di ripristino totale e, contemporaneamente, un mod. M. 45 comprendente i soli meccanismi che devono ancora rimanere fuori servizio.
14. Il D.M. o l'A.I. quando riceve dall'A.M. un mod. M. 45a deve segnare l'ora di ricevimento e controfirmare le due copie. Se il mod. M. 45a è stato consegnato all'A.I., questi deve informarne il D.M. con dispaccio.
Quando il mod. M. 45a è stato emesso per dispositivi e meccanismi che interessano anche altri impianti, il D.M. deve informare i posti di servizio interessati con dispaccio.
15. I moduli M. 45 ed M. 45a devono essere compilati col metodo calcografico, in duplice copia, e firmati in calce dall'A.M. interessato. La matrice di detti moduli, controfirmata dal personale del movimento che tratterrà la copia, resterà all'agente della manutenzione.
16. Il personale della manutenzione non deve emettere, contemporaneamente, per ogni cabina o per ogni posto di manovra, più di un mod. M. 45 per volta o richiesta di accordi verbali registrati.
Nei casi in cui nella stessa cabina prestino servizio più D.M., ciascuno con una distinta zona di giurisdizione, le Unità periferiche interessate possono prevedere, in relazione a specifiche esigenze d'esercizio, l'emissione contemporanea di

più mod. M. 45 o più richieste di accordi verbali registrati, relativamente a ciascuna zona di giurisdizione, alle seguenti condizioni:

- nello stesso mod. M. 45 o nella richiesta di accordi verbali registrati non devono essere indicati dall'A.M. meccanismi relativi ad altre zone di giurisdizione;
- per lavori a meccanismi compresi in una zona di giurisdizione, non deve essere emesso più di un mod. M. 45 per volta o più richieste di accordi verbali registrati.

Le norme di dettaglio relative ai rapporti tra D.M. o/e tra A.M. devono essere stabilite in sede locale e riportate nei R.d.s.

17. In uno stesso mod. M. 45 o nella richiesta di accordi verbali registrati non possono essere compresi meccanismi appartenenti a cabine o posti diversi.
18. L'A.M., quando debba eseguire lavori su apparecchiature interne del banco o di cabina, o su apparecchiature intermedie del piazzale che hanno influenza su deviatoi, segnali, ecc., deve sempre specificare il deviatoio, il segnale interessato, ecc., e non le apparecchiature sulle quali deve eseguire i lavori.
Ad esempio, nel caso di scambi manovrati a mano, l'A.M., che debba eseguire lavori su fermascambi, a chiave o elettrici, non deve indicare il numero dei fermascambi a chiave od i fermascambi elettrici, ma il deviatoio o i deviatoi cui essi sono applicati.
19. Per i lavori di manutenzione o di riparazione, interessanti una comunicazione od un gruppo di deviatoi manovrati a mano, comunque collegati attraverso chiavi di fermascambi od organi di manovra, l'A.M. deve indicare, nel mod. M. 45, tutti i deviatoi interessati, anche se le operazioni si effettuano su uno solo di essi (esempio, nel caso di una comunicazione con manovra elettrica, deve essere indicato 1a/1b).
20. Nel caso in cui i meccanismi interessino anche altri impianti, perché collegati direttamente (mediante, ad esempio, circuiti di blocco, di consenso, ecc.) si deve emettere il mod. M. 45, il D.M., prima di controfirmarlo, dovrà avvisare con fonogramma registrato i posti di servizio interessati perché i meccanismi stessi non siano utilizzati.
Se detto mod. M. 45 viene presentato ad un A.I., il modulo stesso potrà essere controfirmato dall'A.I. solo previa specifica autorizzazione scritta, a seguito di richiesta verbale, concessa dal D.M. dopo l'estensione dei predetti avvisi.
21. Il modulo M. 40 MAN deve essere utilizzato per concedere il benestare per la temporanea utilizzazione dei deviatoi, secondo le modalità di cui all'Allegato C, in assenza o guasto delle apparecchiature di registrazione vocale.
22. Le comunicazioni e gli avvisi contenuti nei moduli M. 45, M. 45a, M. 40 MAN ed M. 40, anziché consegnati a mano, possono essere trasmessi con dispaccio, tenendo presente che il numero del modulo, con l'aggiunta di due cifre saltuarie, costituisce il numero del fonogramma e che il contenuto del modulo stesso, debitamente compilato, ne costituisce il testo.

23. Tutte le comunicazioni scritte che gli agenti addetti all'esercizio dell'impianto e l'A.M. devono scambiarsi fra loro e per le quali non è prescritto l'uso dei moduli M. 45, M. 45a ed M. 40 MAN, devono avvenire mediante l'uso del mod. M. 40.
24. Ogni qualvolta l'A.M. si rechi in un posto dotato di impianti di segnalamento e di sicurezza non presenziato permanentemente da agenti della manutenzione, egli è tenuto ad esaminare il registro dei guasti mod. M. 125a, apponendo poi la propria firma, con l'indicazione dell'ora, nella colonna delle annotazioni in corrispondenza dell'ultima riga scritta, in segno di aver preso conoscenza di tutte le anomalie verificatesi dalla precedente visita in poi e registrate su detto mod. M. 125a.
25. Nel caso di lavori in regime di accordi verbali o di modulo M. 45 non è ammessa, all'infuori dei deviatoidi, l'utilizzazione temporanea di altri enti (segnali, strumenti di blocco, circuiti di binario, pedali, ecc), per i quali sia stato emesso il mod. M. 45 o richiesta di accordi verbali registrati.
26. Nel caso particolare di lavori di riparazione eseguiti a seguito di richiesta del personale del movimento per guasto in atto e qualora sia in grado di non modificare la natura del guasto stesso, l'A.M. può eseguire i lavori stessi senza alcuna formalità. Al termine delle operazioni l'A.M. deve avvisare per iscritto il suddetto personale del movimento del regolare funzionamento dei meccanismi interessati. Nel caso che l'avviso venga dato ad un agente diverso dal D.M. (o D.C.O.) tale agente deve avvisare per iscritto il D.M. della stazione di riferimento (o D.C.O.).

Le prove funzionali di enti degli impianti di sicurezza e segnalamento devono essere effettuate in regime d'interruzione, di accordi verbali registrati o di mod. M. 45.

Tali disposizioni non sono applicabili in caso di lavori alle apparecchiature del blocco elettrico conta-assi.

27. L'A.M., che viene informato di un guasto interessante un deviatoio, nel caso in cui dovesse rilevare che l'anormalità dipende esclusivamente da difetto di armamento (deformazione o scorrimento degli aghi, allargamento dello scartamento, ecc), per cui egli non debba eseguire operazioni sul deviatoio dichiarato guasto, si asterrà dall'emettere il mod. M. 45 o richiesta di accordi verbali registrati, ma comunicherà subito con mod. M. 40 la natura del guasto all'agente del movimento, perché provveda per l'intervento dell'agente dei Lavori.
28. Per i lavori sulla centralina elettrica, che comportino la mancanza di alimentazione dell'impianto, l'agente della manutenzione deve compilare il mod. M. 40, specificando le tensioni che possono venire a mancare¹, l'ora di inizio e di presumibile termine dei lavori stessi, da presentare al D.M. o A.I., che lo controfirmerà dopo aver adottato i provvedimenti previsti per i casi di mancanza accidentale delle predette tensioni. Al termine dei lavori, l'A.M. deve emettere altro mod. M. 40 per comunicare il regolare funzionamento della centralina di alimentazione.

¹ Nelle norme di esercizio del posto devono essere specificate le condizioni soggette a vari tipi di tensione.

29. Per l'esecuzione dei lavori interessanti gli impianti di sicurezza e segnalamento delle località di servizio munite di A.C.C., devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle apposite Istruzioni.
30. Per l'esecuzione dei lavori interessanti i P.L. devono essere osservate le norme previste dalle apposite Istruzioni.
31. Per l'esecuzione di lavori interessanti gli impianti di sicurezza e segnalamento che coinvolgono personale di diverse Strutture Operative (ad esempio: sostituzione parziale o totale di apparati centrali, attivazione di nuovi regimi di circolazione, ecc.) devono essere predisposti dalle Unità territorialmente interessate verbali di accordo che disciplinano le azioni ed i rapporti tra il personale delle varie Strutture.

Art. 3

Modalità per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e di riparazione sulle linee a Dirigenza Locale

1. Lavori di manutenzione e riparazione ai segnali¹

I lavori di manutenzione e riparazione dei segnali¹ possono essere eseguiti:

- in regime di interruzione;
- in regime di accordi verbali non registrati;
- in regime di modulo M. 45.

2. I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali non registrati nei casi stabiliti dall'Istruzione per l'Esercizio degli ACC.

3. I lavori possono essere eseguiti in regime di modulo M. 45 nei casi previsti dalla presente Istruzione.

4. Lavori di manutenzione e riparazione ai segnali in regime d'interruzione

I lavori di manutenzione e di riparazione ai segnali in regime d'interruzione devono essere eseguiti osservando le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate. Sulle linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia, se ritenuto opportuno, le Unità periferiche possono stabilire che il regime di interruzione del binario di sinistra di linea sia adottato anche nel caso che ciò comporti la circolazione dei treni sul binario di destra.

5. Lavori ai segnali in regime di modulo M. 45 sulle linee esercitate con Blocco conta-assi (B.ca), Blocco elettrico manuale (BEM), Blocco Telefonico o a Dirigenza Unica

I lavori di manutenzione e di riparazione ai segnali (avviso, protezione, partenza, PBI) devono essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita², con il

¹ Le apparecchiature SCMT e SSC funzionano regolarmente.

² Per i segnali di avviso, anche per tutte le successive citazioni, la dizione di via impedita deve essere intesa come avviso di via impedita.

segnale di avanzamento o/e di avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente.

Qualora non fosse possibile mantenere i segnali interessati a via impedita, i lavori devono essere eseguiti con l'adozione delle seguenti procedure:

- di giorno, mantenendo i segnali interessati spenti³⁻⁴ con segnali di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e con le eventuali lettere luminose spente.

Con il SSC l'informazione di via impedita del P.I. relativo ad un segnale mantenuto spento, non garantita dal sistema, deve essere assicurata dall'A.M.; in caso di impossibilità i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione;

- di notte, in regime di interruzione.

Qualora i lavori interessino i segnali di avanzamento e/o avvio e/o le lettere luminose deve esserne garantita la non indebita accensione; diversamente i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

Analoga procedura deve essere attuata nel caso di lavori ai segnali di protezione propria P.L. (art. 53.1a – 1b RS e art. 53 bis RS), tenendo presente che, nel caso di segnali di cui all'art. 53 bis RS, i lavori possono essere eseguiti in regime di interruzione e in regime di modulo M. 45 mantenendo i segnali spenti solo di giorno. Inoltre l'A.M., in ogni caso, deve sempre specificare nel mod. M. 45 la progressiva di tutti i PL protetti dal segnale interessato ai lavori.

L'A.M. dovrà sempre specificare, nella colonna **“ANNOTAZIONI”** del mod. M. 45, che i lavori non interessano il SCMT/SSC e che, a seconda dei casi, vengono eseguiti mantenendo i segnali:

- a via impedita con segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente;
- spenti, con segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose spente.

Nel caso di lavori ai segnali di protezione (o al segnale di protezione esterno in presenza di segnalamento plurimo), di avviso o di PBI, non mantenuti a via impedita, deve essere messo fuori servizio anche il blocco elettrico fra le due stazioni limitrofe, anche se una o entrambe sono impresenziate o disabilitate con le modalità previste dalle singole istruzioni; si fa eccezione per le linee con blocco elettrico manuale nel qual caso i lavori devono essere delimitati da due stazioni abilitate.

³ Nel caso il segnale di avviso venga mantenuto spento, nella prescrizione da praticare ai treni deve essere precisato il segnale di cui svolge la funzione di avviso e di considerarlo come avviso di via impedita di tale segnale.

⁴ L'AM deve eseguire i lavori di manutenzione o di riparazione ai segnali mantenendoli spenti, anche per le successive citazioni, secondo l'orario risultante dall'apposita tabella (Allegato E).

Il blocco elettrico deve essere messo fuori servizio:

- sulle linee esercitate con B.ca a cura dell'A.M.;
- sulle linee con BEM di iniziativa da parte del personale del movimento.

Resta inteso che tale provvedimento non occorre nel caso di lavori ai segnali di protezione interni.

6. Lavori ai segnali in regime di modulo M. 45 sulle linee esercitate con Blocco elettrico automatico a correnti codificate (BACC)

I lavori di manutenzione e di riparazione ai segnali (avviso, protezione, partenza) devono essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita con segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente.

Qualora non fosse possibile mantenere i segnali interessati a via impedita devono essere adottate le seguenti procedure:

Segnali di protezione interni o di partenza

- di giorno, i lavori devono essere eseguiti mantenendoli spenti, con segnale di avanzamento e/o di avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e con eventuali lettere luminose spente.

Con il SSC l'informazione di via impedita del P.I. relativo ad un segnale mantenuto spento, non garantita dal sistema, deve essere assicurata dall'A.M.; in caso di impossibilità i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

- di notte, in regime di interruzione.

Segnali di protezione esterni o unici

I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.

Segnali di avviso

I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.

Segnali di PBA

I lavori ai segnali di PBA che proteggono P.L. o punti singolari della linea (raccordi in linea, zone soggette a caduta massi) o che svolgono la funzione di segnali di avviso dei predetti segnali o del segnale di protezione di un PdS devono essere eseguiti, sia di giorno che di notte, mantenendo i segnali interessati a via impedita; qualora ciò non fosse possibile i lavori devono essere eseguiti in regime d'interruzione.

I lavori ai segnali di PBA che non svolgono le funzioni suddette possono essere effettuati:

- mantenendoli a via impedita;
- senza l'adozione di alcun vincolo circa l'aspetto da far mantenere al segnale; in tal caso deve essere messo fuori servizio il blocco elettrico fra le due stazioni limitrofe, anche se una o entrambe sono impresenziate o disabilitate.

Qualora i lavori interessino i segnali di avanzamento e/o avvio e/o le lettere luminose deve esserne garantita la non indebita accensione; diversamente i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

L'A.M. dovrà sempre specificare, nella colonna “**ANNOTAZIONI**” del mod. M. 45, che i lavori non interessano il SCMT/SSC e che, a seconda dei casi, vengono eseguiti mantenendo i segnali:

- a via impedita con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente;
- spenti, con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio e utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose spente.

Nel caso di lavori ai PBA senza l'adozione di alcun vincolo circa l'aspetto da far mantenere al segnale l'A.M. dovrà specificare oltre al numero del PBA anche la sezione di BA interessata.

7. Lavori ai segnali in regime di modulo M. 45 sulle linee esercitate con Blocco elettrico automatico a correnti fisse (BAcf)

I lavori di manutenzione e di riparazione ai segnali (avviso, protezione, partenza o PBA) devono essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente.

Qualora non fosse possibile mantenere i segnali interessati a via impedita devono essere adottate le seguenti procedure:

Segnali di protezione interni o di partenza

- di giorno, i lavori devono essere eseguiti mantenendoli spenti, con segnale di avanzamento e/o di avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e con eventuali lettere luminose spente.

Con il SSC l'informazione di via impedita del P.I. relativo ad un segnale mantenuto spento, non garantita dal sistema, deve essere assicurata dall'A.M.; in caso di impossibilità i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

- di notte, in regime di interruzione.

Segnali di protezione esterni o unici

I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.

Segnali di avviso

I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.

Segnali di PBA

I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.

Qualora i lavori interessino i segnali di avanzamento e/o avvio e/o le lettere luminose deve esserne garantita la non indebita accensione; diversamente i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

L'A.M. dovrà sempre specificare, nella colonna “**ANNOTAZIONI**” del mod. M. 45, che i lavori non interessano il SCMT/SSC e che, a seconda dei casi, vengono eseguiti mantenendo i segnali:

- a via impedita con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente;
- spenti, con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio e utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose spente.

8. Lavori al blocco elettrico conta assi e al blocco elettrico manuale in regime di mod. M. 45

I lavori alle apparecchiature del blocco elettrico devono essere sempre delimitati da due stazioni limitrofe, anche se una o entrambe sono impresenziate o disabilitate; si fa eccezione per le linee con blocco elettrico manuale nel qual caso i lavori devono essere delimitati da due stazioni limitrofe abilitate. Essi devono essere eseguiti mantenendo i segnali, per i quali non può essere assicurato il regolare funzionamento, a via impedita oppure spenti e, in ogni caso, con le eventuali lettere luminose spente. Qualora ciò non fosse possibile i lavori devono essere eseguiti in regime d'interruzione.

Con il SSC l'informazione di via impedita del P.I. relativo ad un segnale mantenuto spento, non garantita dal sistema, deve essere assicurata dall'A.M.; in caso di impossibilità i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

Sulle linee a doppio binario, il mod. M. 45 deve essere consegnato o trasmesso alla stazione che invia i treni nel senso legale o di sinistra sul binario interessato ai lavori anche se tale stazione è disabilitata.

Sulle linee telecomandate, per l'esecuzione dei lavori deve essere interessato sempre il DCO.

L'A.M. deve specificare nella colonna “**ANNOTAZIONI**” del mod. M. 45 che i lavori non interessano il SCMT/SSC ed i segnali interessati ai lavori mantenuti a via impedita o spenti.

Nel caso che nella tratta esistano P.L. protetti con segnali propri (art.53/1a-1b RS) deve essere garantito che detti segnali siano mantenuti a via impedita. Non potendo garantire la via impedita o lo spegnimento dei segnali, i lavori devono essere eseguiti in regime d'interruzione.

9. Lavori al blocco elettrico, BAcc e BAcf in regime di mod. M.45

I lavori alle apparecchiature del blocco elettrico devono essere sempre delimitati da due stazioni limitrofe, anche se una o entrambe sono impresenziate o disabilitate. Essi devono essere eseguiti:

- sulle linee BAcc, in regime di modulo M. 45, mantenendo a via impedita,

sia di giorno che di notte, i segnali di PBA che proteggono P.L. o punti singoli della linea (raccordi in linea, zone soggette a caduta massi) o che svolgono la funzione di segnali di avviso dei predetti segnali o del segnale di protezione di un PdS; per i PBA che non svolgono tale funzione il mantenimento a via impedita non è necessario. Qualora ciò non fosse possibile i lavori devono essere eseguiti in regime d'interruzione.

- sulle linee con BAcf in regime di interruzione.

Sulle linee a doppio binario, il mod. M. 45 deve essere consegnato o trasmesso alla stazione che invia i treni nel senso legale o di sinistra sul binario interessato ai lavori anche se tale stazione è disabilitata.

Sulle linee telecomandate, per l'esecuzione dei lavori deve essere interessato sempre il DCO.

Nel caso di lavori al BAcf l'A.M. deve specificare nella colonna "ANNOTAZIONI" del mod. M. 45 i PBA che proteggono P.L. o punti singoli della linea (raccordi in linea, zone soggette a caduta massi) o che svolgono la funzione di segnali di avviso dei predetti segnali o del segnale di protezione di un PdS mantenuti a via impedita se interessati da lavori.

10. Lavori di manutenzione o riparazione interessanti contemporaneamente le apparecchiature del SCMT/SSC ed enti che hanno influenza su tali sistemi.

Quando i lavori di manutenzione o di riparazione ai segnali vengono eseguiti in regime di mod. M 45 mantenendoli, nei casi previsti, spenti e le apparecchiature SCMT e/o SSC non garantiscono, tramite i relativi P.I., l'informazione di via impedita, i lavori stessi devono essere eseguiti in regime di interruzione. Qualora sullo stesso segnale insistano ambedue i sistemi di protezione, l'informazione di via impedita dei relativi P.I. deve essere garantita da entrambi i sistemi.

11. Lavori di manutenzione o riparazione interessanti le sole apparecchiature del SCMT e del SSC

I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature SCMT/SSC devono essere eseguiti in regime di interruzione. Qualora ciò non fosse conveniente ai fini della regolarità della circolazione, i lavori devono essere eseguiti con le modalità di seguito specificate.

a) Lavori ai P.I. di segnale

- L'A.M. deve dare avviso con mod. M. 40 o con dispaccio al D.M. (o D.C.O.), specificando il/i segnale/i interessato/i (SCMT/SSC da escludere in corrispondenza del segnale di protezione di di partenza di di PBI n° ...di PBA n°, ecc.) nonché l'ora di inizio e presumibile fine dei lavori.
- Sulle linee a dirigenza locale il D.M., prima di autorizzare l'inizio dei lavori, deve avvisare la località limitrofa abilitata al tratto interessato dai lavori. Ai treni interessati deve essere praticata, dalla località limitrofa abilitata, la seguente prescrizione: "Escludete SCMT/SSC in

corrispondenza segnale di protezione di di partenza di..... di PBI n° di PBA n°, ecc.)”.

Sulle linee esercitate in telecomando tale prescrizione verrà praticata dal DCO nel PdS limitrofo telecomandato.

Nel caso di lavori ai P.I. di segnali, il blocco elettrico ed i segnali stessi sono regolarmente utilizzabili.

b) Lavori ai P.I. non di segnale

Qualora le attività di manutenzione e riparazione ai P.I. abbiano una influenza sulla protezione della marcia del treno, queste devono essere eseguite in regime di interruzione.

In casi diversi possono essere eseguite in regime di accordi verbali.

La puntuale individuazione della suddetta tipologia di attività è descritta in un documento specifico ad uso del personale della manutenzione.

12. Lavori straordinari al segnalamento e/o al SCMT/SSC

Il sistema SCMT/SSC può essere escluso per una intera tratta tra due posti di servizio o all'interno di un posto di servizio solo nel caso di lavori di elevata complessità debitamente programmati, tali da non rendere utilizzabili gli strumenti tecnico/normativi finora descritti (lavori che pregiudichino contemporaneamente il regolare funzionamento del SCMT/SSC, di più segnali e/o il blocco elettrico, vanificando quindi la possibilità di garantire le condizioni ai segnali e ai P.I. finora descritte). L'A.M. deve dare avviso con mod. M. 40 o con dispaccio al D.M. (o D.C.O.) specificando il tratto interessato “SCMT/SSC da escludere⁵ da..... a.....”).

Sulle linee a dirigenza locale il D.M. deve avvisare subito la località limitrofa abilitata al tratto interessato all'intervento. Ai treni dovrà essere praticata dalla stazione limitrofa abilitata la seguente prescrizione: “Escludete SCMT/SSC da..... a.....”. Sulle linee esercitate in CTC tale prescrizione verrà praticata dal D.C.O. nel PdS limitrofo telecomandato.

13. Norme particolari per i lavori ai segnali o al blocco su linee non attrezzate con SCMT e/o SSC

Sulle linee non attrezzate con SCMT e/o SSC i lavori di manutenzione e riparazione ai segnali (avviso, protezione, partenza, PBI, PBA, protezione propria P.L. con o senza barriere, ecc.) in regime di modulo M. 45 devono essere eseguiti mantenendo i segnali interessati a via impedita, con il segnale di avanzamento o/e di avvio utilizzabile/i ed il blocco elettrico e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti.

Qualora non fosse possibile mantenere i segnali interessati a via impedita, i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

⁵ L'esclusione da... a... deve intendersi prima del segnale di partenza della località che delimita l'inizio della tratta e dopo il segnale di protezione ove termina la tratta.

Il medesimo criterio deve essere utilizzato anche nella eventualità di segnale non attrezzato, anche se in modo temporaneo, all'interno di una linea attrezzata.

I lavori al blocco elettrico in regime di modulo M. 45 devono essere eseguiti mantenendo i segnali interessati ai lavori a via impedita. Non sussistendo tale condizione i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

14. Sostituzione lampade ai segnali

La sostituzione periodica delle lampade dei segnali luminosi può essere effettuata, anche non ricorrendo la circostanza di cui ai commi 5 e 7 dell'Art 2, purché si abbia cura di effettuare il ricambio in periodo di circolazione non intensa e subito dopo il passaggio di un treno.

15. Lavori di manutenzione e riparazione ai segnali di manovra

Durante la manutenzione o la riparazione di un segnale basso di manovra, l'A.M. terrà esposto il segnale rosso, indicato al successivo comma 35, sull'asse del binario cui il segnale basso di manovra si riferisce, e lo rimuoverà solamente in seguito ad avviso dato dal D.M. o dall'A.I., per il passaggio di un treno o di una manovra sul binario predetto.

Il D.M. o l'A.I., prima di disporre per il passaggio di un treno o di una manovra sul binario cui si riferisce il segnale basso di manovra, mentre questo è sotto revisione o riparazione, dovrà attendere che l'A.M. abbia rimosso dal binario il segnale suddetto.

16. I lavori di manutenzione o di riparazione di un segnale alto di manovra devono essere eseguiti, per quanto possibile, mantenendo il segnale a via impedita.

Qualora i lavori possano essere eseguiti mantenendo il segnale alto a via impedita, deve essere praticata specifica annotazione nella colonna "ANNOTAZIONI" del mod. M. 45 ed i movimenti di manovra, interessanti il segnale stesso devono essere effettuati utilizzando i soli istradamenti comandati dai segnali bassi.

Mancando la predetta dichiarazione o annotazione devono essere osservate le procedure di cui al precedente comma 15 ed il D.M. o l'A.I., prima di predisporre gli istradamenti interessati, deve informare il personale addetto alla manovra di non tener conto delle indicazioni fornite dal segnale alto soggetto ai lavori.

17. Lavori di manutenzione o riparazione ai deviatori

I lavori di manutenzione o riparazione ai deviatori possono essere eseguiti:

- in regime di interruzione;
- in regime di accordi verbali (registrati e non registrati);
- in regime di modulo M. 45.

I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali registrati nei casi stabiliti dalla presente Istruzione.

I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali non registrati nei casi stabiliti dall'Istruzione per l'Esercizio degli A.C.C..

Per i lavori interessanti i deviatoi in regime di modulo M. 45 o in regime di accordi verbali registrati e non registrati l'A.M., dopo aver ricevuto il benestare, deve tener esposto il segnale rosso, indicato al successivo comma 35.

18. Per l'esecuzione dei lavori in regime di interruzione devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate.
19. Per i lavori interessanti i deviatoi in regime di accordi verbali registrati l'A.M., dopo aver ricevuto il benestare, deve far perdere il controllo del deviatolo mediante l'azionamento dell'apposita maniglia per i fermadeviatoi elettrici oppure manualmente in tutti gli altri casi.

Nel caso ciò non fosse possibile, l'A.M. deve avvisare immediatamente il D.M. (o A.I.) ed i lavori possono essere eseguiti solo in regime di interruzione o di modulo M. 45. Tali regimi devono essere sempre adottati per l'esecuzione dei lavori che per la loro particolarità non consentono la perdita del controllo.

Durante i lavori, in caso di temporanea utilizzazione del deviatolo, devono essere adottate le procedure di cui ai successivi commi 26, 27, 28, 29 e 30.

Il regime di accordi verbali registrati non è ammesso nel caso di lavori per sostituzione o toltà d'opera di un fermascambio a chiave di cui ai successivi commi 31, 32, 33 e 34.

20. Per i lavori interessanti i deviatoi in regime di modulo M. 45 l'A.M., dopo la controfirma del modulo deve, quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, far perdere il controllo del deviatolo mediante l'azionamento dell'apposita maniglia per i fermadeviatoi elettrici oppure manualmente in tutti gli altri casi.

Quando i lavori per la loro particolarità non consentono la perdita del controllo devono avvenire preferibilmente in regime di interruzione. Nel caso tali lavori debbano essere eseguiti in regime di modulo M. 45, l'A.M. deve applicare il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. di immobilizzazione e deve indicare nella colonna "ANNOTAZIONI" che non verrà tolto il controllo elettrico del deviatolo e che è stato applicato il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. di immobilizzazione.

Durante i lavori, in caso di temporanea utilizzazione del deviatolo, devono essere osservate le procedure di cui ai successivi commi 26, 27, 28, 29 e 30.

21. Il D.M. o l'A.I. nel caso di lavori eseguiti in accordi verbali registrati o in regime di modulo M. 45, per la temporanea utilizzazione di un deviatolo sotto revisione deve ottenere il benestare dall'A.M. salvo i casi di cui ai successivi commi 22, 23 e 27.
22. La richiesta per la temporanea utilizzazione di un deviatolo sotto revisione può essere omessa qualora il D.M. si avvalga: della funzione Tcl o Es, nel caso di deviatolo richiesto come laterale oppure della funzione Es, nel caso di deviatolo compreso in zona di uscita.
23. La richiesta per la temporanea utilizzazione di un deviatolo sotto revisione o riparazione può essere omessa, quando si tratta di utilizzare un deviatolo per un movimento di manovra. In tal caso, l'agente addetto all'esercizio dell'impianto, prima di aprire il segnale fisso di manovra (alto o basso) o di dare il benestare per

il passaggio di una manovra, dovrà chiedere verbalmente al personale della manutenzione il benestare per il movimento e la rimozione dell'eventuale segnale rosso, senza di che il deviatoio non dovrà essere impegnato dalla manovra.

L'A.M. darà il benestare e rimuoverà il segnale rosso, solo se il deviatoio è in posizione ed in condizioni tali da garantire il passaggio della manovra, provvedendo all'applicazione del fermascambio a morsa o dispositivo di bloccaggio, se ritenuto necessario, ed inoltre, dovrà astenersi dal compiere qualsiasi operazione che possa modificare la posizione e menomare l'integrità e l'efficienza del deviatoio interessato nonché del fermascambio a morsa eventualmente applicato oppure del dispositivo di bloccaggio eventualmente utilizzato, fino a dopo il passaggio della manovra.

- 24.** La richiesta di temporanea utilizzazione di un deviatoio deve essere fatta all'A.M. dal D.M. (o A.I.) in forma verbale, utilizzando gli appositi supporti cartacei di cui al comma 9 dell'art. 2).

Nella richiesta di temporanea utilizzazione deve essere indicato:

- l'ora, il numero del treno, la provenienza e destinazione, il binario interessato al movimento;
- il numero di ciascun deviatoio da utilizzare precisando se trattasi di deviatoio percorso, richiesto come laterale oppure compreso in zona di uscita;
- la posizione, normale o rovescia, in cui deve trovarsi ciascun deviatoio nei riguardi del movimento da effettuare, precisando sempre l'istradamento corrispondente a tale posizione "per la sinistra" o "per la destra".

La richiesta di benestare deve essere fatta per ogni movimento di treno (arrivo o partenza) ed in tale limite deve intendersi circoscritta la validità del benestare stesso.

Nel caso di temporanea utilizzazione di una comunicazione, deve essere indicato il solo deviatoio effettivamente percorso o ricadente nella zona di uscita (es. 1a). In tale evenienza, l'A.M. può dichiarare il controllo elettrico efficiente solo quando è valido per entrambi i deviatoi della comunicazione; il D.M. deve pertanto considerare realizzate la o le indipendenze normalmente garantite solo nel caso che l'A.M., nel concedere il benestare, abbia dichiarato efficiente il controllo elettrico e/o la fermascambiatrice meccanica e la tiranterie siano efficienti.

Nel caso che i deviatoi debbano essere entrambi percorsi, oppure la comunicazione sia richiesta interamente come laterale, devono invece essere sempre indicati entrambi i deviatoi della comunicazione (es. 1a/1b).

Qualora un deviatoio sia interessato da due movimenti successivi di uno stesso treno (es: compreso in zona di uscita per il primo e percorso per il secondo), può essere richiesto un unico benestare per entrambi i movimenti. Per i deviatoi interessati da entrambi i movimenti la concessione di un unico benestare è ammessa a condizione che il deviatoio debba essere utilizzato nella medesima

posizione e sia in zona di uscita per il primo e percorso per il secondo. Nel caso che il controllo del deviatoio non sia utilizzabile l'A.M. deve evitare che tale controllo pervenga nel posto di manovra segnale.

Per l'utilizzazione di un deviatoio sotto revisione il D.M. potrà avvalersi, all'occorrenza e previa intese, dell'A.M. che dovrà provvedere a tutte le incombenze affidate nella circostanza al deviatore.

25. In tutti i casi in cui il benessere è stato richiesto dall'A.I., tale agente deve informare con dispaccio il D.M. del benessere ricevuto perché questi possa adottare i provvedimenti di competenza.
26. La concessione del benessere per la temporanea utilizzazione di un deviatoio deve essere data dall'A.M.:
 - in forma verbale utilizzando gli appositi supporti cartacei di cui al comma 9 dell'Art. 2 ed alle condizioni di cui ai successivi commi 28, 29 e 30 qualora esistano e siano regolarmente funzionanti i registratori vocali;
 - per iscritto, con emissione di mod. M. 40 MAN da parte dell'AM, in assenza o guasto dei registratori vocali.

Prima di concedere il benessere l'A.M., se non ha la certezza che il controllo elettrico del deviatoio sotto revisione sia regolare deve, anche nel caso di impiego del dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. di immobilizzazione, impedire che il controllo elettrico pervenga nel posto di manovra.

Subito dopo la concessione del benessere l'A.M. deve:

- rimuovere il segnale rosso esposto, salvo il caso di deviatoio laterale o in zona d'uscita;
- astenersi dal compiere qualsiasi operazione che possa modificare la posizione e menomare l'integrità e l'efficienza dei deviatoi interessati, nonché dei fermascambi a morsa eventualmente applicati oppure del dispositivo di bloccaggio eventualmente utilizzato, fino a dopo il passaggio del treno.

Subito dopo il passaggio del treno per il quale ha concesso il benessere, l'A.M. deve far perdere il controllo dei deviatoi interessati.

27. Quando il o i deviatoi per i quali l'A.M. ha richiesto l'autorizzazione ad eseguire i lavori siano richiesti come laterali o compresi in zona di uscita, il D.M. o l'A.I. che possa far ricorso agli appositi tasti (tasto Tcl o Es), non deve richiedere alcun benessere all'A.M. ad eccezione delle comunicazioni non sdoppiate comprendenti un'intersezione.

Nel caso di utilizzazione di tali tasti, per i deviatoi richiesti come laterali, il D.M. o l'A.I., prima di disporre per l'arrivo o la partenza di ciascun treno deve accertare che siano impedito o sospeso le manovre che potrebbero interessare l'itinerario; il movimento del treno può avvenire con i segnali disposti a via libera.

Nel caso di utilizzazione del tasto Es, per i deviatori compresi in zona di uscita, il D.M. o A.I. deve disporre per il movimento del treno con segnale disposto a via impedita tenendo presente che può essere utilizzato, se possibile il segnale di avanzamento.

Quando per i deviatori richiesti come laterali o compresi in zona di uscita non esistano o non si possano utilizzare i predetti tasti il D.M. (o A.I.) deve richiedere ed ottenere il benestare dall'A.M.

La medesima procedura deve essere adottata quando i lavori vengono eseguiti in regimi di accordi verbali registrati.

28. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio con manovra elettrica l'A.M., se è in grado di concedere il benestare, deve procedere come di seguito specificato.
- a) Quando ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare, deve:
- nel caso che i lavori siano eseguiti facendo perdere il controllo del deviatoio, invitare il D.M. (o A.I.) a riottenere il controllo mediante il tasto "TcD". Il D.M. (o A.I.), eseguita l'operazione, accertata l'esistenza del controllo deve informare verbalmente l'A.M. circa l'esito dell'operazione.
 - nel caso particolare che i lavori siano eseguiti senza far perdere il controllo del deviatoio, rimuovere il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. e chiedere al D.M. conferma verbale dell'esistenza del controllo elettrico.

Nel caso che il controllo sia regolarmente pervenuto, l'A.M. deve concedere il benestare utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da a con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico efficiente”**.

- b) Quando non esista la regolarità del controllo ma possa essere accertata l'avvenuta fermascambiatura meccanica, l'A.M. deve concedere il benestare utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da a con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente”**.
- c) Quando non esista la regolarità del controllo e non possa essere accertata la fermascambiatura meccanica, l'A.M. deve concedere il benestare utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica inefficienti. Controllo elettrico non efficiente (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: “Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”)**.

Nei casi a), b) e c) il benessere deve essere dato con comunicazione registrata (dispaccio o comunicazione verbale registrata).

Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, anche nel caso di cui al punto c), il fermascambio a morsa non deve essere applicato oppure l'eventuale dispositivo di bloccaggio non deve essere utilizzato.

Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benessere dall'A.M., per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:

- Nel caso a) provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via libera.
 - Nel caso b) provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.
 - Nel caso c) provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.
- 29.** Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio manovrato a mano con fermascambio elettrico, l'A.M. se è in grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato.
- a) Quando ha la certezza che il fermascambio sia efficiente, che la tiranteria sia integra ed il controllo elettrico sia regolare, l'A.M. deve predisporre il deviatoio nella posizione richiesta, bloccarlo con l'apposita maniglia, rimuovere, se applicato, il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. e, quindi, concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da a ... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico efficiente”**.
 - b) Quando non esista la certezza della regolarità del controllo elettrico ma la tiranteria sia efficiente, l'A.M. non deve bloccare il deviatoio con l'apposita maniglia e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria efficiente e fermascambio non efficiente. Controllo elettrico non efficiente** (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: **“Provvederò presenziamento”** (solo se impegnato di punta) o, in alternativa, **“Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”**).
 - c) Quando la tiranteria non è efficiente, l'A.M. non deve bloccare il deviatoio con l'apposita maniglia e deve concedere il benessere con la seguente

formula: **“Nulla osta per movimento treno da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio inefficienti. Controllo elettrico non efficiente.** (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: **“Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/ distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”**).

Nei casi a), b) e c) il benessere deve essere dato con comunicazione registrata (dispaccio o comunicazione verbale registrata).

Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il presenziamento o l'applicazione del fermascambio a morsa oppure l'utilizzo del dispositivo di bloccaggio non è mai necessario.

Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benessere dall'A.M. per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:

- Nel caso a), accertata l'esistenza del controllo elettrico e provveduto all'assicurazione del fermadeviatoio elettrico, disporrà per il movimento del treno con segnali a via libera.
- Nel caso b), provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio richiesto come laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.
- Nel caso c), provvederà per il movimento del treno con segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.

30. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio manovrato a mano con fermadeviatoio a chiave, l'A.M. se è in grado di concedere il benessere deve procedere come di seguito specificato.

- a) Quando ha la certezza che la tiranteria sia integra ed il fermadeviatoio a chiave sia efficiente ed il controllo elettrico, ove esista, sia regolare l'A.M. deve rimuovere, se applicato, il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. e, quindi, concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da ... a ... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico (ove esista) efficiente”** e consegnare la chiave al D.M. (o A.I.).
- b) Quando non sia regolare l'eventuale controllo, ma la tiranteria sia integra e risulti possibile utilizzare il fermadeviatoio l'A.M. deve impedire che il controllo elettrico pervenga nel posto di manovra e concedere il benessere

utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico (ove esista) non efficiente”** e consegnare la chiave al D.M. (o A.I.).

- c) Quando non sia possibile utilizzare il fermadeviatoio a chiave ma sia efficiente la tiranteria, l’A.M. deve concedere il benestare utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno.... da ... a.... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria efficiente e fermascambio non efficiente. Controllo elettrico (ove esista) non efficiente.** (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: **“Provvederò presenziamento”** (solo se impegnato di punta) o, in alternativa: **“Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”**).
- d) Quando la tiranteria non è efficiente, l’A.M. deve concedere il benestare con la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da ... a con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio inefficienti. Controllo elettrico (ove esista) non efficiente.** (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: **“Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”**).

Nei casi a) e b) c) e d) il benestare deve essere dato con comunicazione registrata (dispaccio o comunicazione verbale registrata).

Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il fermascambio a morsa od il presenziamento oppure l’utilizzo del dispositivo di bloccaggio non è mai necessario.

Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benestare dall’A.M., per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:

- Nel caso a), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via libera.
- Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio richiesto come laterale il movimento del treno può avvenire con segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.
- Nel caso c) e d), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.

- 31.** Nel caso in cui il fermascambio a chiave abbia guasti tali da non poter essere riparati sul posto l’A.M., dopo aver chiesto ed ottenuto il benestare per l’esecuzione dei lavori in regime di modulo M. 45, deve togliere d’opera il fermascambio stesso ed inviarlo, con la relativa chiave in uso, all’unità competente per la riparazione.
- 32.** Il fermascambio tolto d’opera deve essere sostituito con altro fermascambio della stessa marca o, nell’eventualità in cui questo non fosse disponibile, con fermascambio di marca diversa da quella di tutti gli altri fermascambi o serrature in opera nella stessa località di servizio.
In quest’ultimo caso, la chiave normale del nuovo fermascambio dovrà essere collegata dall’A.M. in maniera stabile, a mezzo di un apposito dispositivo, a quella di scorta del fermascambio preesistente, in modo che il possesso di quest’ultima chiave, sia se occorre per realizzare un collegamento di sicurezza, sia se richiesta semplicemente dal prospetto ritiro chiavi, garantisca in maniera assoluta l’assicurazione del deviatoio nella posizione voluta.
Il dispositivo che unisce in modo stabile le due chiavi deve essere, dallo stesso A.M., piombato con piombo senza aletta, onde garantire l’integrità del collegamento.
Inoltre, la chiave di scorta del nuovo fermascambio deve essere piombata nell’apposita rastrelliera del posto di servizio, al posto di quella di scorta del fermascambio tolto d’opera.
- 33.** Ultimata la sostituzione del fermascambio guasto e dopo aver compiuto, nel caso che sia stato usato un fermadeviatoio di marca diversa da quella del fermadeviatoio tolto d’opera, le altre operazioni di cui al comma precedente, l’A.M. emetterà il mod. M. 45a. completandolo, quando necessario, con apposita annotazione⁶, da riportarsi nella colonna delle “**ANNOTAZIONI**”.
- 34.** Nel caso in cui la sostituzione del fermadeviatoio guasto non possa essere effettuata prontamente, l’A.M., dopo aver ultimato lo smontaggio del fermascambio guasto, dovrà emettere il mod. M. 40, per comunicare al D.M. o all’A.I. che il deviatoio è privo di fermascambio, e, contemporaneamente, il mod. M. 45a per il ripristino del deviatoio stesso, indicando⁷, nella colonna “**ANNOTAZIONI**” di quest’ultimo, il numero del mod. M. 40 relativo alla mancanza del fermascambio.
Per il montaggio del nuovo fermascambio, l’agente della manutenzione deve emettere altro mod. M. 45 e, a lavoro ultimato, il relativo mod. M. 45a. Su quest’ultimo modulo dovrà indicarsi, nella colonna “**ANNOTAZIONI**”, che il mod. M. 40 relativo alla mancanza del fermascambio resta annullato⁸.

⁶“Sostituito al deviatoio n°.... fermascambio marca n°... con fermascambio marca n°... Consegno chiave marca (quella del nuovo fermascambio posto in opera) unita con chiave marca n°.... (quella del fermascambio preesistente) a mezzo dell’apposito dispositivo piombato”.

⁷“Emesso mod. M. 40 n°..... per fermascambio marca n°.... tolto d’opera”.

⁸“Rimesso in opera il fermascambio marca n°..... Annullo mod. M. 40 n°....”.

Nel caso in cui il nuovo fermascambio sia di marca diversa dal fermascambio tolto d'opera, si dovrà usare la formula di cui alla nota 5, completata con le parole "Annullò mod. M. 40 n°".

- 35.** Durante l'esecuzione di lavori riguardanti deviatòi o segnali fissi (alti o bassi) di manovra, in regime di accordi verbali (registrati o non registrati) o di modulo M. 45, l'A.M. che opera sugli stessi, deve tenere esposto, in corrispondenza di questi ultimi, di giorno, una bandiera o una vela rossa, di notte l'apposito fanale a doppia luce rossa.

I predetti segnali a mano non devono essere esposti quando i lavori interessano un segnale alto di manovra e vengono eseguiti mantenendo il segnale alto a via impedita, secondo quanto stabilito nel precedente comma 16.

36. Lavori di manutenzione e riparazione ai c.d.b.

I lavori di manutenzione o riparazione di un circuito di binario (c.d.b.) possono essere eseguiti:

- in regime di interruzione;
- in regime di accordi verbali non registrati;
- in regime di modulo M. 45.

Per l'esecuzione dei lavori in regime di interruzione devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate.

I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali non registrati nei casi stabiliti dall'Istruzione per l'Esercizio degli A.C.C.

Durante la revisione o la riparazione di un circuito di binario, in regime di mod. M.45 il D.M. o l'A.I., prima di disporre per il passaggio di un treno o manovra che comunque interessi detto ente, deve accertare o far accertare che il binario ed i deviatòi, corrispondenti al circuito non efficiente, siano effettivamente liberi e disporre affinché i deviatòi stessi siano manovrati con le particolari precauzioni richieste per la mancata efficienza del suddetto dispositivo.

- 37.** Nelle stazioni disabilite in caso di guasto agli impianti di sicurezza e di segnalamento (segnali, fermascambi, controlli, circuiti di binario, ecc), gli A.M. interessati possono eliminarli, solo se ciò è possibile senza ricorrere alla manovra dei deviatòi, richiesti d'impianto per la disabilitazione. In caso contrario, la stazione dovrà essere riabilitata.

- 38.** Per l'intervento dell'A.M. nelle stazioni disabilite, sono valide le norme di cui al presente articolo con le varianti indicate di seguito.

I lavori che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio devono essere eseguiti:

- in regime di interruzione;
- in regime di mod. modulo 45, tenendo presente che la temporanea utilizzazione dei deviatòi è ammessa solo previa abilitazione dell'impianto.

- 39.** Lo scambio dei moduli deve essere fatto fra l’A.M. e l’A.G.. Tale agente deve ricevere detti moduli e trasmetterne verbalmente il contenuto al dirigente della stazione di riferimento designata.
Se si tratta di uno dei moduli M. 45 od M. 45a l’A.G., dopo averne trasmesso, verbalmente, il contenuto al D.M., interessato, attenderà da questi l’autorizzazione a firmare il modulo stesso. Tale autorizzazione deve essere comunicata esplicitamente per iscritto dal suddetto D.M. che, in caso di mod. M. 45, dovrà specificare gli enti interessati.
- 40.** Il D.M. interessato, ricevuti gli avvisi di cui al precedente comma 39, deve adottare i conseguenti provvedimenti relativi alla circolazione dei treni, impartendo, con fonogramma registrato, le opportune disposizioni all’A.G.
- 41.** Nelle stazioni disabilite ed impresenziate i lavori che comportano la manovra dei deviatori richiesti d’impianto per l’impresenziamento devono avvenire solo previa riabilitazione della stazione.
I lavori riguardanti altri enti possono essere eseguiti o previo presenziamento o in regime di impresenziamento della stazione. Nel secondo caso le Unità periferiche interessate devono provvedere ad emanare norme di dettaglio in analogia con quanto previsto dalle norme vigenti.
- 42.** Nelle stazioni disabilite ed impresenziate i lavori che non arrecano pregiudizio alla sicurezza dell’esercizio possono essere eseguiti previa intese verbali con il D.M. della stazione di riferimento.
I lavori che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell’esercizio devono essere eseguiti:
- in regime di interruzione;
 - in regime di modulo M. 45, tenendo presente che la temporanea utilizzazione dei deviatori è ammessa solo previa abilitazione dell’impianto

Art. 4

Modalità per l’esecuzione dei lavori di manutenzione e di riparazione agli impianti di sicurezza e segnalamento delle località di servizio Telecomandate

- 1.** Per interventi di riparazione e manutenzione nei posti di servizio telecomandati, le norme degli artt. 2 e, in quanto pertinenti, 3 conservano pieno valore e devono essere rispettate purché non siano modificate o sostituite dalle norme del presente articolo.
- 2.** Le presenti norme valgono anche per i posti satellite telecomandati dal D.M. della stazione ove è ubicato il posto di comando, e le incombenze di tale D.M. sono quelle stabilite per il D.C.O..
- 3.** Nelle stazioni telecomandate, agli A.M. è consentito, senza emissione di moduli e previa intese telefoniche con il D.C.O., di effettuare la manovra dei deviatori e degli

altri dispositivi non piombati, nonché l'esecuzione di tutte le operazioni che non arrechino pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio.

L'esecuzione di operazioni che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio debbono avvenire con le modalità di cui al comma 7 dell'art. 2).

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i lavori di manutenzione debbono essere eseguiti secondo quanto previsto dalle Disposizioni e dalle Istruzioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

4. Sulle linee telecomandate, oltre ai segnali intermedi di blocco e ai relativi avvisi (al comma 14 dell'art 3), anche la sostituzione delle lampade dei segnali delle località di servizio impresenziate può essere effettuata in opportuni intervalli liberi da treni, previe intese verbali con il D.C.O.
5. Il D.C.O. che abbia ricevuto la richiesta di effettuare i lavori in regime di accordi verbali registrati o il dispaccio di emissione di un mod. M. 45, per lavori in una stazione telecomandata, deve trasmettere la propria firma e numero di controllo dopo aver impartito i comandi di inibizione apertura dei segnali interessati. Il D.C.O., ricevuto l'avviso del termine dei lavori, annullerà il comando di chiusura dei segnali precedentemente impartito.
6. Nei PdS telecomandate, qualora si renda necessario ai fini della disposizione a via libera dei segnali e purché i lavori non interessino il blocco elettrico, il D.C.O. può, al passaggio di ogni treno, annullare e poi ripristinare il comando di inibizione apertura segnali eventualmente impartito in precedenza.
7. Per lavori non interessanti il blocco elettrico ed enti di linea in un PdS presenziato, i rapporti fra l'agente che presenzia e l'A.M. sono regolati dalle norme comuni, considerando il D.C.O. come D.M., nel caso in cui l'agente che presenzia non sia un D.M..
8. Nel caso di lavori ai deviatoi in regime di accordi verbali registrati l'A.M., ricevuto il benestare dal D.C.O., quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, deve prelevare la chiave dall'unità bloccabile relativa al deviatoio interessato e custodirla fino al termine dei lavori. La chiave deve essere prelevata d'iniziativa dall'A.M. senza il comando di sbloccamento del DCO. Tale chiave deve essere reinserita nell'unità bloccabile:
 - in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio, richiesta dal D.C.O., quando l'A.M. ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare;
 - in caso di utilizzazione della funzione MD, richiesta del DCO, per la manovra a mano di un deviatoio non interessato ai lavori.
9. Nel caso di lavori ai deviatoi in regime di modulo M. 45 l'A.M., ricevuto il benestare dal D.C.O., quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, deve prelevare la chiave dall'unità bloccabile relativa al deviatoio interessato e custodirla fino al termine dei lavori. La chiave deve essere prelevata d'iniziativa dall'A.M. senza il comando di sbloccamento del DCO. Tale chiave deve essere reinserita nell'unità bloccabile:

- in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio, richiesta dal D.C.O., quando l’A.M. ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare;
 - in caso di utilizzazione della funzione MD, richiesta del DCO, per la manovra a mano di un deviatoio non interessato ai lavori.
10. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio con manovra elettrica in un PdS telecomandato l’A.M., se è in grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato.
- a) Quando ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare, l’A.M. deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da a con segnali a via libera salvo l’esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n° in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico efficiente”** e, quindi, reinsertirà la chiave nell’unità bloccabile.
 - b) Quando non esista la regolarità del controllo, ma possa essere accertata la fermascambiatura meccanica del deviatoio interessato ai lavori, l’A.M. non deve inserire la chiave nell’unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da a.... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente – Chiave ritirata e custodita”**.
 - c) Quando non esista la regolarità del controllo e non possa essere accertata la fermascambiatura meccanica del deviatoio interessato ai lavori, l’A.M. non deve inserire la chiave nell’unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da a..... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica inefficiente. Controllo elettrico non efficiente. (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: “Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio -. Chiavi ritirate e custodite”)**.
 - d) Nei casi b) e c), al fine di agevolare il movimento del treno, dietro richiesta verbale del D.C.O., l’A.M. deve inoltre, se possibile, accertare nell’Ufficio movimento l’esistenza dei controlli degli altri deviatoi ed il controllo di chiusura dei P.L. richiesti per la formazione dell’itinerario anche se non interessati dai lavori, portando le maniglie individuali dei predetti enti nella posizione voluta. Eseguite tali operazioni, egli deve concedere il benessere, completando le formule predette con la seguente dizione: **“Esiste controllo deviatoi n° ... in posizione normale/rovescia e controllo chiusura PL...”**. Dette maniglie saranno riportate nella posizione di automatismo dall’A.M. dopo che il treno ha abbandonato l’itinerario interessato.

Nel caso di deviatoio percorso, il benessere deve essere dato nei casi a), b), c) e d) con comunicazione registrata (dispaccio o accordi verbali registrati).

Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il fermascambio a morsa non deve essere mai applicato oppure il dispositivo di bloccaggio non deve essere utilizzato.

Il D.C.O. ricevuto il benessere dall’A.M., per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure.

- Nel caso a), qualora esista il controllo per la posizione richiesta, disporrà per il movimento del treno con i segnali a via libera.
- Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con i segnali disposti a via impedita. Al treno dovrà essere prescritto di avanzare in manovra o attivando, ove esistente, il segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
- Nel caso c), disporrà per il movimento del treno con i segnali disposti a via impedita considerando, nel caso di deviatoi richiesti come laterali, non realizzate le indipendenze normalmente garantite. Al treno deve essere prescritto di avanzare in manovra o attivando, ove esistente, il segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
- Nel caso d), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via impedita. Al treno deve essere prescritta marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h sull’itinerario da percorrere senza attivare il segnale di avanzamento o avvio a luce lampeggiante.

11. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio manovrato a mano con fermadeviatoio a chiave e con controllo elettrico in un PdS telecomandato, l’A.M. se è in grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato.

- a. Quando possa avere la certezza che la tiranteria sia integra, il fermascambio a chiave sia efficiente ed il controllo elettrico sia regolare, l’A.M. deve concedere il benessere al D.C.O. utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da ... a con segnali a via libera salvo l’esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico efficiente”** e, quindi, reinsertirà la chiave nell’unità bloccabile.
- b. Quando non sia regolare il controllo elettrico, ma la tiranteria sia integra e risulti possibile utilizzare il fermadeviatoio, l’A.M. non deve inserire la chiave nell’unità bloccabile e deve concedere il benessere con la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da a .. con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico non efficiente”- Chiave ritirata e custodita”**.

- c. Quando non sia regolare il controllo e/o non sia possibile utilizzare il fermadeviatoio a chiave ma sia efficiente la tiranteria, l’A.M. non deve inserire la chiave nell’unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n; ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria efficiente e fermascambio non efficiente. Controllo elettrico non efficiente** (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: **“Provvederò presenziamento”** (se impegnato di punta) o, in alternativa, **“Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”**).
- d. Quando la tiranteria non è efficiente l’A.M. non deve inserire la chiave nell’unità bloccabile e deve concedere il benessere con la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da a con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio inefficienti. Controllo elettrico non efficiente** (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: **“Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”**).
- e. Nei casi b), c) e d) al fine di agevolare il movimento del treno, dietro richiesta verbale del DCO, l’A.M. deve inoltre, se possibile, accertare nell’Ufficio movimento l’esistenza dei controlli degli altri deviatoi ed il controllo di chiusura dei P.L. richiesti per la formazione dell’itinerario anche se non interessati dai lavori, riportando le maniglie individuali dei predetti enti nella posizione voluta. Eseguite tali operazioni, egli deve concedere il benessere, completando le formule predette con la seguente dizione: **“Esiste controllo deviatoi n°... in posizione normale/rovescia e controllo chiusura P.L.”**. Dette maniglie saranno riportate nella posizione di automatismo dall’A.M. dopo che il treno ha abbandonato l’itinerario interessato.

Nei casi a), b), c), d) ed e) il benessere deve essere concesso con comunicazione registrata (dispaccio o accordi verbali registrati).

Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il fermascambio a morsa od il presenziamento oppure il dispositivo di bloccaggio non è mai necessario.

Il D.C.O., ricevuto il benessere dall’A.M., per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:

- Nel caso a), se esiste il controllo, disporrà per il movimento del treno con i segnali a via libera.
- Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con i segnali a via impedita. Al treno deve essere prescritto di avanzare in manovra.
- Nei casi c) e d), disporrà per il movimento del treno con i segnali a via impedita considerando, nel caso di deviatoi richiesti come laterali, non realizzate le indipendenze normalmente garantite. Al treno dovrà essere prescritto di avanzare in manovra.

- Nel caso e), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via impedita. Al treno deve essere prescritta marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h sull'itinerario da percorrere.

12. Nel caso di lavori in un PdS presenziato in regime di accordi verbali registrati l'A.M. ricevuto il benestare dal D.M. (o A.I.), quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, deve prelevare la chiave ove prevista (deviatoi telecomandabili) dall'unità bloccabile relativa al deviatoio interessato e custodirla fino al termine dei lavori. La chiave deve essere prelevata d'iniziativa dall'AM senza il comando di sbloccamento del DM (o AI). Tale chiave deve essere reinserita nell'unità bloccabile:

- in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio richiesta del D.M. (o A.I.), quando l'A.M. ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare;
- in caso di utilizzazione della funzione MD, richiesta dal D.M./A.I., per la manovra a mano di un deviatoio non interessato ai lavori.

Per i deviatoi non telecomandabili devono essere adottate le norme di cui al precedente al precedente art. 3.

13. Nel caso di lavori in un PdS presenziato in regime di modulo M. 45 l'A.M. ricevuto il benestare dal D.M. (o A.I.), quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, deve prelevare la chiave ove prevista (deviatoi telecomandabili) dall'unità bloccabile relativa al deviatoio interessato e custodirla fino al termine dei lavori. La chiave deve essere prelevata d'iniziativa dall'AM senza il comando di sbloccamento del DM (o AI). Tale chiave deve essere reinserita nell'unità bloccabile:

- in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio richiesta del D.M. (o A.I.), quando l'A.M. ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare;
- in caso di utilizzazione della funzione MD, richiesta dal D.M./A.I., per la manovra a mano di un deviatoio non interessato ai lavori.

Per i deviatoi non telecomandabili devono essere adottate le norme di cui al precedente art 3.

14. Per la temporanea utilizzazione di un deviatoio con manovra elettrica sotto revisione in regime di modulo M. 45 o di accordi verbali registrati in un P.d.S. presenziato l'A.M., se è in grado di concedere il benestare, deve procedere come di seguito specificato.

- a. Quando ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare, l'A.M. deve concedere il benestare utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da a ... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e**

fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico efficiente “ e, quindi, reinserirà la chiave nell’unità bloccabile.

- b.** Quando non esista la regolarità del controllo ma possa essere accertata la fermascambiatura meccanica, l’A.M. non deve inserire la chiave nell’unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n_i ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente. Chiave ritirata e custodita”**.
- c.** Quando non esista la regolarità del controllo e non possa essere accertata la fermascambiatura meccanica, l’A.M. non deve inserire la chiave nell’unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica inefficienti. Controllo elettrico non efficiente. (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: “Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite)”**.

Nei casi a), b) e c), il benessere deve essere concesso con comunicazione registrata (dispaccio o accordi verbali registrati).

Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita anche nel caso c) il fermascambio a morsa non deve essere applicato oppure il dispositivo di bloccaggio non deve essere utilizzato.

Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benessere dall’A.M., nel caso a), controllerà l’accensione della relativa lampada della levetta MD e per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:

- Nel caso a), qualora il controllo elettrico pervenga regolarmente, disporrà per il movimento del treno con i segnali a via libera.
- Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con segnali a via impedita; se trattasi di deviatoio richiesto come laterale il movimento del treno può avvenire con segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.
- Nel caso c), disporrà per il movimento del treno con i segnali a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.

- 15.** Per la temporanea utilizzazione di un deviatoio con manovra a mano con fermascambio a chiave e controllo elettrico in regime di modulo M. 45 o di accordi verbali registrati in un P.d.S. presenziato l’A.M., se è in grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato.

- a. Quando ha la certezza che la tiranteria sia integra ed il fermascambio a chiave sia efficiente ed il controllo elettrico sia regolare l'A.M. deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da ... a ... con segnali disposti a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico efficiente”** e, quindi, reinsertire la chiave nell'unità bloccabile.
- b. Quando non sia regolare il controllo, ma la tiranteria sia integra e risulti possibile utilizzare il fermadeviatoio l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno ... da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti e controllo elettrico non efficiente. Chiave ritirata e custodita”**.
- c. Quando non sia possibile utilizzare il fermadeviatoio a chiave ma sia efficiente la tiranteria, l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n° ... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria efficiente e fermascambio non efficiente. Controllo elettrico non efficiente.** (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: **“Provvederò presenziamento”** (se impegnato di punta) o (in alternativa), **“Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”**).
- d. Quando la tiranteria non è efficiente, l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benessere con la seguente formula: **“Nulla osta per movimento treno da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio inefficienti. Controllo elettrico non efficiente.** (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: **“Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”**).

Nei casi a), b), c) e d) il benessere deve essere concesso con comunicazione registrata (dispaccio o accordi verbali registrati).

Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il fermascambio a morsa od il presenziamento oppure il dispositivo di bloccaggio non è mai necessario.

Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benessere dall'A.M., nel caso a) controllerà l'accensione della relativa lampada della levetta FD e per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:

- Nel caso a), se esiste il controllo, disporrà per il movimento del treno con segnali a via libera.

- Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con segnali a via impedita; se trattasi di deviatoio richiesto come laterale il movimento del treno può avvenire con segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.
 - Nel caso c) e d) disporrà per il movimento del treno con segnali a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.
- 16.** Allo scopo di snellire le procedure, le Unità periferiche interessate possono stabilire che nelle stazioni telecomandate il movimento dei treni, durante i lavori sui deviatoi in regime di modulo M. 45, avvenga, anziché con emissione di mod. M. 40 MAN, con le norme previste per le manovre, in analogia con quanto stabilito nel comma 23 dell'art. 3, ed a condizione che il movimento stesso avvenga mantenendo i segnali a via impedita.
- Ovviamente, ai treni dovranno essere praticate le relative prescrizioni.

Art. 5

Rapporti fra il personale addetto alla manutenzione degli impianti di sicurezza e di segnalamento ed il personale addetto alla manutenzione dell'armamento

Le riparazioni all'armamento occorrenti per il buon funzionamento degli impianti di sicurezza e di segnalamento dovranno essere notificate con mod. M. 40 dall'A.M. al D.M. o all'A.I., perché provveda per l'intervento del personale dei Lavori.

Nel caso in cui detto personale debba eseguire operazioni riguardanti i deviatoi, il Capo Tecnico dei Lavori o chi per esso dovrà darne preventivo avviso all'A.M. con mod. M. 40 beninteso dopo intervenuti gli accordi specifici del caso col personale del Movimento.

Art. 6

Norme generali da seguirsi in caso di anormalità o guasti nel funzionamento degli apparati centrali

- 1.** I deviatori addetti alla manovra di un apparato centrale, nel caso in cui si manifestino irregolarità di funzionamento o guasti accidentati ai dispositivi costituenti l'impianto, debbono, in attesa dell'operaio, intervenire eseguendo un limitato e determinato numero di operazioni per assicurare la continuità dell'esercizio con sufficiente sicurezza e regolarità, operazioni che vengono descritte nella Parte II di ciascuna delle Istruzioni relative ai vari tipi di apparati (libri II e III).
- 2.** Per richiedere l'intervento dell'A.M. devono essere osservate le modalità stabilite in sede locale.
La chiamata dell'A.M. può essere omessa o procrastinata oltre che nei casi di cui al comma 2 dell'art.2, anche in quelli espressamente indicati nelle specifiche Istruzioni

dei vari tipi di impianto e in altri casi eventualmente stabiliti dalle Unità Centrali interessate.

In tali casi, il personale del Movimento deve limitarsi a praticare, indipendentemente dal fatto che sia stato necessario effettuare lo spiombamento ed il ripiombamento di qualche ente, l'annotazione delle irregolarità sul mod. M. 125 a e l'A.M. ne prenderà cognizione in occasione della prima visita nell'impianto.

3. Il mod. M. 125a deve essere compilato solo in caso di guasto o anomalia, in triplice copia, due delle quali dovranno essere inviate al Capo Reparto Esercizio ed al Capo Reparto Infrastrutture il giorno successivo, mentre la terza copia deve restare nella località di servizio.
4. Le norme relative alla piombatura del dispositivo e parti dell'impianto sono riportate nell'allegato F .

Art. 7

Modalità per la chiamata degli agenti addetti alla manutenzione degli apparati centrali e per gli avvisi da diramarsi agli interessati

Gli impianti di apparati centrali più importanti sono permanentemente, oppure per talune ore del giorno, presenziati da uno o più agenti addetti alla manutenzione

Verificandosi anomalie nel funzionamento dell'apparato centrale, il deviatore ed il dirigente, per richiedere l'intervento dell'A.M., dovranno attenersi alle modalità stabilite in sede locale.

La chiamata dell'A.M. può essere omessa o procrastinata oltre che nei casi di cui al precedente comma 2 dell'art. 2, anche in quelli espressamente indicati nelle specifiche Istruzioni dei vari tipi di impianto e in altri casi eventualmente stabiliti dalle Unità Centrali interessate.

In tali casi, il personale del movimento deve limitarsi a praticare, indipendentemente dal fatto che sia stato necessario effettuare lo spiombamento ed il ripiombamento di qualche ente, l'annotazione delle irregolarità sul mod. M. 125a e l'A.M. ne prenderà cognizione in occasione della prima visita dell'impianto.

MODULISTICA

Allegato A

Allegato A

Mod. M. 45



Serie N° N°/..... (in caso di trasmissione telefonica, inserire dopo la barra un numero saltuario di due cifre) (1)
 Si dà avviso al (2) di (3) che oggi 20.... sarà proceduto a
 lavori che interessano i seguenti meccanismi di (3)
 Detti lavori avranno inizio alle ore
 e termineranno presumibilmente alle ore

DEVIATORI	SEGNALI	ALTRI MECCANISMI	ANNOTAZIONI	UTILIZZAZIONI PARZIALI

I deviatori sopra indicati non dovranno essere impegnati da treni o manovrati o utilizzati per la circolazione in genere senza mio preventivo benestare.

Controfirma dell' Agente del Movimento ore
 Firma dell' Agente della Manutenzione ore

N°/..... di registrazione del fonogramma (in caso di trasmissione telefonica, inserire dopo la barra un numero saltuario di due cifre).

- (1) Rappresenta il numero del fonogramma in caso di trasmissione telefonica.
- (2) Dirigente, Apposito Incaricato, Dirigente Unico, DCO, AG, ecc.
- (3) Specificare il posto di servizio (Stazione, bivio, PL Km, ecc.).



Mod. M. 45 a

Allegato B

Serie N° N°...../..... (in caso di trasmissione telefonica, inserire dopo la barra un numero saltuario di due cifre) (1)
Con riferimento al modulo M 45 N° si dà avviso al (2)
di (3)..... che dalle ore di oggi 20
i seguenti meccanismi di (3)..... funzionano regolarmente.

DEVIATOI	SEGNALI	ALTRI MECCANISMI	ANNOTAZIONI	UTILIZZAZIONI PARZIALI

Controfirma dell'Agente del Movimento Firma dell'Agente della Manutenzione
N°/..... di registrazione del fonogramma (in caso di trasmissione telefonica, inserire dopo la barra un numero
saltuario di due cifre) ore..... ore.....

(1) Rappresenta il numero del fonogramma in caso di trasmissione telefonica.
(2) Dirigente, Apposito Incaricato, Dirigente Unico, DCO, AG, ecc.
(3) Specificare il posto di servizio (Stazione, bivio, PL Km, ecc.).

Allegato C

MODULO M. 40 MAN

Modalità di utilizzazione

Il modulo M. 40 MAN serve all’A.M. per comunicare il benessere per la temporanea utilizzazione dei deviatori interessati da lavori in regime di modulo M. 45 o di accordi verbali, quando non sono utilizzabili le apparecchiature di registrazione vocale delle comunicazioni.

Le dichiarazioni contenute nel modulo sono numerate progressivamente.

Il numero d’ordine relativo alla dichiarazione che viene utilizzata dall’A.M. deve essere barrata contrassegnandola con un segno “X” ben visibile.

Il modulo contiene le diverse dichiarazioni possibili, in relazione all’efficienza o meno della tiranteria, del fermascambio e del controllo elettrico.

Il modulo è utilizzabile sia per la consegna diretta che per quella a distanza a mezzo del telefono.

Per la consegna a distanza a mezzo della trasmissione con telefono, devono essere utilizzate le seguenti procedure:

- l’A.M. deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come dispaccio, indicando i singoli numeri d’ordine delle dichiarazioni da comunicare che dovranno essere barrati.
- in ogni caso, l’A.M. deve dettare testualmente il contenuto di ogni dichiarazione da rispettare; inoltre, deve indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la firma, nonché trasmettere il proprio nominativo.
- il D.M. deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando o depennando quello prestampato.
- ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo il numero d’ordine ed il testo della dichiarazione da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente dovrà trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio nominativo, facendolo seguire dalla propria firma.



M. 40 MAN

DA UTILIZZARE PER CONCEDERE IL BENESTARE SCRITTO NEL CASO DI TEMPORANEA UTILIZZAZIONE DEVIATOI

Data.....
 N° 00/.....(*)
 Ore di trasmissione(*)

.....(destinatario) Nulla osta per movimento treno.... da a in/da (°) binario..... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Ritenete valide le dichiarazioni N° la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e ritenete nulle le rimanenti dichiarazioni.

MANOVRA ELETRICA O A MANO	1	TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica/fermascambio(°) efficienti. Controllo elettrico efficiente.
	2	TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica/fermascambio(°) efficienti. Controllo elettrico efficiente.

.....(destinatario) Nulla osta per movimento treno.... da a in/da (°) binario..... con segnali a via impedita. Ritenete valide le dichiarazioni N°..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e ritenete nulle le rimanenti dichiarazioni.

M A N O V R A E L E T T R I C A	3	TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente ¹ . ¹ Nel caso di deviatioio munito di dispositivo per la manovra a mano la formula deve essere così completata. "Chiave ritirata e custodita"
	4	TIRANTERIA NON EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA NON EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica inefficienti. Assicurato con <u>fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore (°) (°)</u> . Chiavi ritirate e custodite. dispositivo di bloccaggio

M A N O V R A E L E T T R I C A	5	TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo non efficiente ¹ . ¹ Nel caso di deviatioio munito di dispositivo per la manovra a mano la formula deve essere così completata. "Chiave ritirata e custodita"
	6	TIRANTERIA NON EFFICIENTE – FERMASCAMBIATURA NON EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambiatura meccanica inefficienti. Assicurato con <u>fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore (°) (°)</u> . Chiavi ritirate e custodite. dispositivo di bloccaggio

M A N O V R A A	7	TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIO A CHIAVE EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico non efficiente.
	8	TIRANTERIA EFFICIENTE – FERMASCAMBIO NON EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria efficiente e fermascambio inefficiente. Assicurato con <u>fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore (°) / Provvederò presenziamento(°)</u> . Chiavi ritirate e custodite. dispositivo di bloccaggio
M A N O	9	TIRANTERIA NON EFFICIENTE – FERMASCAMBIO NON EFFICIENTE – CONTROLLO ELETTRICO NON EFFICIENTE Deviatioio n°..... in posizione normale/rovescia(°) per la sinistra/destra(°) con tiranteria e fermascambio inefficienti. Assicurato con <u>fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore (°) (°)</u> . Chiavi ritirate e custodite. dispositivo di bloccaggio

AM.....

In caso di trasmissione del modulo, il DM deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente N° /

Note (°) Depennare le dizioni non occorrenti.

(*) Il numero saltuario e le ore di trasmissione devono essere riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso.

N.B. La casella N° 7 deve essere utilizzata solo nel caso di deviatioio manovrato a mano con fermascambio a chiave mentre le caselle N° 8 e 9 possono essere utilizzate in tutti i casi.

Allegato E

TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE

MESI	Quin- di- ci- na	UNITA PERIFERICHE											
		Torino-Genova-Milano				Venezia-Bologna-Firenze-Verona				Trieste-Ancona-Roma			
		Segnali	Accen- sione	Staz. e Treni	Accen- sione	Segnali	Accen- sione	Staz. e Treni	Accen- sione	Segnali	Accen- sione	Staz. e Treni	Accen- sione
Gennaio	1 ^a	8.—	17.05	17.30	7.45	16.55	7.15	17.20	7.35	17.—	7.05	17.25	
	2 ^a	7.50	17.25	7.20	7.35	17.10	7.05	17.35	7.25	17.15	6.55	17.40	
Febbraio	1 ^a	7.35	17.45	18.10	7.20	17.35	6.50	18.—	7.10	17.35	6.40	18.—	
	2 ^a	7.10	18.05	18.30	7.—	17.55	6.30	18.20	6.50	17.55	6.20	18.20	
Marzo	1 ^a	6.50	18.25	18.50	6.35	18.15	6.05	18.40	6.30	18.15	6.—	18.40	
	2 ^a	6.20	18.45	19.10	6.05	18.35	5.35	19.—	6.05	18.30	5.35	18.55	
Aprile	1 ^a	5.50	19.05	19.30	5.35	18.55	5.05	19.20	5.35	18.50	5.05	19.15	
	2 ^a	5.25	19.25	19.50	5.10	19.15	4.40	19.40	5.10	19.05	4.40	19.30	
Maggio	1 ^a	5.—	19.45	20.10	4.50	19.30	4.20	19.55	4.50	19.20	4.20	19.45	
	2 ^a	4.45	20.—	20.25	4.35	19.50	4.05	20.15	4.35	19.40	4.05	20.05	
Giugno	1 ^a	4.35	20.15	20.40	4.25	20.—	3.55	20.25	4.25	20.15	3.55	20.15	
	2 ^a	4.35	20.20	20.45	4.25	20.10	3.55	20.35	4.25	20.—	3.55	20.25	
Luglio	1 ^a	4.40	20.20	20.45	4.30	20.10	4.—	20.35	4.30	19.55	4.—	20.20	
	2 ^a	4.50	20.10	20.35	4.45	19.55	4.15	20.20	4.45	19.50	4.15	20.15	
Agosto	1 ^a	5.10	19.50	20.15	5.—	19.40	4.30	20.05	5.—	19.30	4.30	19.55	
	2 ^a	5.30	19.30	19.55	5.15	19.15	4.45	19.40	5.15	19.10	4.45	19.35	
Settembre	1 ^a	5.50	19.—	19.25	5.35	18.50	5.05	19.15	5.35	18.45	5.05	19.10	
	2 ^a	6.05	18.30	18.55	5.55	18.20	5.25	18.45	5.50	18.15	5.20	18.40	
Ottobre	1 ^a	6.25	18.05	18.30	6.10	17.50	5.40	18.15	6.05	17.50	5.35	18.15	
	2 ^a	6.45	17.35	18.—	6.30	17.25	6.—	17.50	6.25	17.25	5.55	17.50	
Novembre	1 ^a	7.05	17.20	17.45	6.50	17.05	6.20	17.30	6.45	17.05	6.15	17.30	
	2 ^a	7.25	17.05	17.30	7.10	16.45	6.40	17.10	7.05	16.50	6.35	17.15	
Dicembre	1 ^a	7.45	16.50	17.15	7.30	16.40	7.—	17.05	7.20	16.40	6.50	17.05	
	2 ^a	7.55	16.50	17.15	7.40	16.40	7.10	17.05	7.30	16.45	7.—	17.10	

N.B. - Durante le ore crepuscolari e le prime del mattino su alcuni tratti di linea, da indicarsi mediante disposizioni locali, nonché nelle giornate piovose o con cielo coperto si potrà ritardare alquanto lo spegnimento od anticipare alquanto l'accensione. Nel periodo in cui è in vigore l'ora legale l'accensione e lo spegnimento debbono essere ritardati di un'ora.

segue Allegato E

TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE

MESI	UNITA PERIFERICHE															
	Napoli				Bari-Reggio C.				Palermo				Cagliari			
	Segnali Spegni- mento	Staz. e Treni Accen- sione	Staz. e Treni Spegni- mento	Staz. e Treni Accen- sione	Segnali Spegni- mento	Staz. e Treni Accen- sione	Staz. e Treni Spegni- mento	Staz. e Treni Accen- sione	Segnali Spegni- mento	Staz. e Treni Accen- sione	Staz. e Treni Spegni- mento	Staz. e Treni Accen- sione	Segnali Spegni- mento	Staz. e Treni Accen- sione		
Gennaio	1 ^a 7.20	17.15	6.50	17.25	7.10	16.50	6.40	17.15	7.10	17.00	6.40	17.25	7.40	17.20	7.10	17.45
	2 ^a 7.15	17.15	6.45	17.40	7.05	17.05	6.35	17.30	7.10	17.15	6.40	17.40	7.35	17.35	7.05	18.00
Febbraio	1 ^a 7.00	17.35	6.30	18.00	6.50	17.25	6.20	17.50	6.55	17.35	6.25	18.00	7.20	17.55	6.50	18.20
	2 ^a 6.45	17.50	6.15	18.15	6.35	17.40	6.05	18.05	6.40	17.50	6.10	18.15	7.05	18.10	6.35	18.35
Marzo	1 ^a 6.20	18.10	5.50	18.35	6.15	18.00	5.45	18.25	6.15	18.05	5.45	18.30	6.40	18.30	6.10	18.55
	2 ^a 5.55	18.25	5.25	18.50	5.50	18.15	5.20	18.40	6.00	18.20	5.30	18.45	6.15	18.45	5.45	19.10
Aprile	1 ^a 5.30	18.40	5.00	19.05	5.20	18.35	4.50	19.00	5.25	18.40	4.55	19.05	5.50	19.00	5.20	19.25
	2 ^a 5.05	18.55	4.35	19.20	5.00	18.50	4.30	19.15	5.15	18.50	4.45	19.15	5.25	19.15	4.55	19.40
Maggio	1 ^a 4.50	19.10	4.20	19.35	4.40	19.05	4.10	19.30	4.55	19.05	4.25	19.30	5.10	19.30	4.40	19.55
	2 ^a 4.30	19.30	4.00	19.55	4.25	19.20	3.55	19.45	4.45	19.20	4.15	19.45	4.50	19.50	4.20	20.15
Giugno	1 ^a 4.25	19.40	3.55	20.05	4.15	19.30	3.45	19.55	4.35	19.30	4.05	19.55	4.45	20.00	4.15	20.25
	2 ^a 4.25	19.45	3.55	20.10	4.15	19.40	3.45	20.05	4.35	19.35	4.05	20.00	4.45	20.05	4.15	20.30
Luglio	1 ^a 4.30	19.45	4.00	20.10	4.20	19.40	3.50	20.05	4.40	19.35	4.10	20.00	4.50	20.05	4.20	20.30
	2 ^a 4.40	19.40	4.10	20.05	4.30	19.30	4.00	19.55	4.50	19.30	4.20	19.55	5.00	20.00	4.30	20.25
Agosto	1 ^a 4.55	19.20	4.25	19.45	4.50	19.10	4.20	19.35	5.05	19.10	4.35	19.35	5.15	19.40	4.45	20.05
	2 ^a 5.10	19.00	4.40	19.25	5.05	18.50	4.35	19.15	5.15	18.55	4.45	19.20	5.30	19.20	5.00	19.45
Settembre	1 ^a 5.25	18.35	4.55	19.00	5.20	18.25	4.50	18.50	5.30	18.30	5.00	18.55	5.45	18.55	5.15	19.20
	2 ^a 5.40	18.10	5.10	18.35	5.35	18.00	5.05	18.25	5.40	18.05	5.10	18.30	6.00	18.30	5.30	18.55
Ottobre	1 ^a 5.55	17.45	5.25	18.10	5.50	17.35	5.20	18.00	5.55	17.40	5.25	18.05	6.15	18.05	5.45	18.30
	2 ^a 6.15	17.20	5.45	17.45	6.05	17.10	5.35	17.35	6.10	17.20	5.40	17.45	6.35	17.40	6.05	18.05
Novembre	1 ^a 6.30	17.00	6.00	17.25	6.25	16.50	5.55	17.15	6.25	17.00	5.55	17.25	6.50	17.20	6.20	17.45
	2 ^a 6.50	16.45	6.20	17.10	6.45	16.35	6.15	17.00	6.40	16.50	6.10	17.15	7.10	17.05	6.40	17.30
Dicembre	1 ^a 7.05	16.40	6.35	17.05	7.00	16.05	6.30	17.00	6.55	16.40	6.25	17.05	7.25	17.00	6.55	17.25
	2 ^a 7.15	16.45	6.45	17.10	7.10	16.35	6.40	17.00	7.05	16.45	6.45	17.10	7.35	17.05	7.05	17.30

N.B. - Durante le ore crepuscolari e le prime del mattino su alcuni tratti di linea, da indicarsi mediante disposizioni locali, nonchè nelle giornate piovose o con cielo coperto si potrà ritardare alquanto lo spegnimento od anticipare alquanto l'accensione. Nel periodo in cui è in vigore l'ora legale l'accensione e lo spegnimento debbono essere ritardati di un'ora.

Allegato F

Piombamento delle apparecchiature di sicurezza

1. In tutti gli impianti di blocco, di segnalamento e di sicurezza in genere, vi sono determinate apparecchiature o loro parti, che devono essere mantenute piombate. Di esse, alcune possono essere spiombate solo dagli agenti addetti alla manutenzione - A.M. - ed altre invece anche dal personale del Movimento.
2. Il personale addetto all'esercizio degli impianti, in determinate circostanze e subordinatamente all'osservanza di speciali precauzioni, risultanti dalle specifiche Istruzioni o dai Registri delle disposizioni di servizio¹, è autorizzato a spiombare e ripiombare:
 - a) i tasti di soccorso o di tacitazione², da azionare in caso di anomalità per escludere determinate condizioni;
 - b) chiavi di scorta di fermascambi e serrature sulle apposite rastrelliere, eccettuate quelle delle stazioni rette da aiutante e delle fermate che, se spiombate rispettivamente dagli aiutanti o dagli addetti, devono essere ripiombate dagli agenti addetti alla manutenzione;
 - c) gli interruttori automatici a scatto di massima corrente, relativi a deviatori comandati elettricamente, posti a protezione dei circuito di manovra dei deviatori stessi da eventuali contatti con i circuiti di manovra di altri deviatori (interruttori Z)³ ;
 - d) il coperchietto del dispositivo per la manovra a mano delle casse di manovra elettriche da deviatore, la manovella o la leva per l'effettuazione della manovra stessa, il tappo dell'intallonabilità e la relativa chiave a filetto;
 - e) la chiave per lo svincolo artificiale dei fermascambi elettrici e il coperchietto del dispositivo di svincolo dei fermascambi stessi;
 - f) la chiave doppia occorrente per effettuare le operazioni di slacciamento dei deviatori dalle rispettive manovre idrodinamiche;
 - g) eventuali altri tasti e dispositivi il cui azionamento sia necessario per realizzare determinate condizioni, per azionare particolari segnalazioni, ecc.

Di regola, lo spiombamento dei vari dispositivi sopra citati può essere effettuato, con l'osservanza delle prescritte cautele, dallo stesso agente che li manovra o che li ha in consegna.

¹ Contengono le disposizioni di carattere permanente e le indicazioni necessarie per lo svolgimento dei servizi nei singoli posti.

² Nella denominazione di tasti di soccorso o di tacitazione s'intendono anche i bottoni, le leve, le maniglie, ecc. che hanno analoghe funzioni.

³ In tale caso, nel richiedere l'intervento dell'A.M. e nel dare l'avviso agli altri interessati, il deviatore od il D.M. dovrà indicare se lo scatto dell'interruttore sia dovuto a tallonamento e se sia stato possibile richiudere l'interruttore stesso.

Si fa eccezione per quei dispositivo il cui spiombamento, in base alle prescrizioni contenute nelle apposite Istruzioni o in specifiche norme di esercizio, può essere effettuato solo dal D.M. o in seguito ad autorizzazione data dal medesimo.

Oltre che nei casi previsti da dette Istruzioni e Norme, tranne che si tratti di posto presenziato da Apposito Incaricato (A.I.), occorre l'autorizzazione dei D.M. anche per lo spiombamento degli interruttori Z di cui al punto c) dei presente comma.

3. Gli interruttori automatici a scatto di massima corrente, inseriti nel circuito di manovra dei deviatoi e dei passaggi a livello comandati elettricamente, per la protezione dei motori (interruttori I) ed i controllori delle manovre elettriche dei deviatoi di tipo C.I.W.F.S., sono normalmente spiombati. Essi devono essere piombati dagli agenti addetti alla circolazione in posizione di APERTO nei soli casi stabiliti nella presente Istruzione e nelle specifiche Istruzioni previste per i vari tipi di impianto. La suddetta piombatura non occorre nel caso di utilizzazione di un dispositivo che permette di escludere il o i deviatoi dall'apparato.
4. Sono di esclusiva competenza del personale addetto alla manutenzione la piombatura e la spiombatura dei seguenti apparecchi ed accessori
 - a) relé, combinatori, ripetitori ed apparecchi analoghi;
 - b) coperchi degli strumenti di blocco e di consenso, dei collegamenti elettromeccanici su leva, ecc.;
 - c) coperchi delle serrature e pannelli di chiusura dei banchi degli apparati centrali;
 - d) coperchi delle serrature centrali a chiave, delle serrature di sicurezza, dei fermascambi (a chiave od elettrici), ecc.;
 - e) coperchi delle scatole di smistamento cavi, delle cassette di contegno dei trasformatori di circuiti di binario, dei quadri ripartitori, degli interruttori automatici a scatto (esclusi quelli di cui al punto 2 c) e del punto 3 ed altri accessori del genere;
 - f) armadi di custodia dei relé;
 - g) pedali di liberazione e di occupazione, slot, manovre elettriche di segnali semaforici, scatole di contegno dei segnali luminosi, arganelli di manovra dei P.L., ecc.;
 - h) rubinetti vari degli apparati centrali idrodinamici, collegamenti su leve (trac-trac e antireggressore, escluso il bottone di svincolo) degli apparati stessi, combinatori multipli, aste di collegamento fra le maniglie degli apparecchi di consenso e le leve di manovra dei segnali, ecc.
5. I suaccennati apparecchi, la cui piombatura e spiombatura sono di esclusiva competenza del personale della manutenzione, possono essere ubicati in locali chiusi o sui piazzali o lungo le linee.

Gli apparecchi ubicati in locali chiusi, se sono contenuti in locali a cui deve poter accedere il solo personale della manutenzione e quindi chiusi con porta munita di serratura la cui chiave è in esclusiva consegna al personale stesso, non dovranno

essere piombati; se invece sono contenuti in locali nei quali, per ragioni del proprio servizio, deve accedere anche il personale estraneo a quello della manutenzione, dovranno essere piombati, come prescritto nel precedente punto 4.

Per gli apparecchi ubicati sui piazzali o lungo le linee, vale il criterio pratico di massima di non piombare i coperchi di quei meccanismi che hanno organi accessibili esterni alle custodie oppure che devono essere ispezionati frequentemente (per es. manovre di deviatori e di segnali bassi, scatole controllo punte aghi, ecc.) purché muniti di dispositivo di chiusura azionati soltanto dal personale della manutenzione mediante chiave in esclusiva consegna al personale stesso.

Non occorre neppure piombare, salvo casi eccezionali, gli organi di fissaggio del dispositivo di sicurezza agli enti cui sono applicati (bulloni di fissaggio dei fermascambi, delle serrature e dei relativi chiavoni, ecc.).

Tutti gli altri meccanismi debbono essere invece piombati.

6. Le piombature che possono essere tolte e/o effettuate dal personale addetto all'esercizio degli impianti devono essere eseguite con spago e con gli speciali piombi ad aletta, numerati progressivamente, che ogni posto di servizio deve avere in dotazione.

Le piombature di esclusiva competenza dell'A.M. devono essere eseguite con piombi senza aletta e con cordina di ottone.

Al fine di garantire una perfetta tenuta della piombatura, i capi liberi della cordina o dello spago che fuoriescono dal piombo devono essere legati con un nodo aderente al relativo foro prima della punzonatura del piombo stesso, in modo che tale nodo rimanga imprigionato nel piombo medesimo quando questo viene schiacciato con la tenaglia.

7. L'A.M., per piombare un apparecchio, deve usare l'apposita tenaglia della propria cassa attrezzi, si tratti dell'uno o dell'altro tipo di piombi indicati nel precedente punto 6.

I punzoni della suddetta tenaglia devono essere marcati l'uno con la sigla IE, l'altro con il numero della cassa attrezzi in dotazione all'A.M.

Il personale addetto all'esercizio degli impianti deve usare per la piombatura l'apposita tenaglia che ciascun posto deve avere in dotazione; i due punzoni della tenaglia devono portare ciascuno le lettere PP (piombo provvisorio).

Ciascun posto di servizio⁴, che ha in esercizio, o apparecchiature che possono essere spiombate anche dal personale addetto all'esercizio degli impianti, deve avere in consegna una serie di piombi, portanti impresse sull'aletta laterale, da un lato, la lettera iniziale dell'Unità periferica interessata (T, M, Vr, V, Tr, G, B, F, A, R, N, Ba, Re, P, C), e, dall'altra, il numero progressivo del piombo da 1 a 10, da 1 a 50, o da 1 a 100, a seconda del numero dei piombi costituenti la serie.

Qualora le Unità periferiche interessate lo ritengano opportuno, per rendere più

⁴ Per le località rette da aiutante o addetto vedasi il successivo punto 17.

efficaci i controlli e le verifiche delle spiombature effettuate, ogni serie potrà essere anche contraddistinta da una sigla o numero particolare, da imprimeresi su tutti i piombi costituenti la serie stessa.

Le Unità periferiche devono curare la punzonatura delle alette e la formazione delle serie di piombi da consegnare ai vari posti di servizio. Ciascuna serie deve essere costituita da 10, 50 o 100 piombi a seconda della minore o maggiore frequenza delle spiombature che si effettuano nei posto al quale la serie è destinata.

I piombi di ciascuna serie saranno infilati nell'ordine del loro numero progressivo con una cordicella, la quale verrà annodata tra un piombo ed il successivo in modo da permettere di togliere i piombi uno per volta, tagliando la cordicella, senza pericolo che i rimanenti abbiano a sfilarsi dalla cordicella stessa.

8. Il personale addetto all'esercizio degli impianti, che si trova nella necessità di effettuare la spiombatura di una della apparecchiatura che esso è autorizzato a spiombare in base alla presente Istruzione, e secondo altre Istruzioni, e norme di dettaglio di ciascuno posto, deve, subito dopo effettuata l'operazione che ha richiesto la spiombatura, procedere, salvo quanto detto al successivo punto 9, alla ripiombatura⁵ prelevando dalla serie dei piombi in dotazione il piombo recante il numero più basso ed applicando questo con la propria tenaglia.
Della spiombatura e della successiva ripiombatura del dispositivo deve farsi annotazione⁶ sul mod. M. 125a (art. 6/3).
9. Per determinati enti è necessario procedere all'immediata ripiombatura secondo le norme previste dalle specifiche Istruzioni o emanate dalle Unità Centrali interessate.
10. Salvo i casi esplicitamente previsti dall'art. 2/6 e dall'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello, il personale addetto all'esercizio dell'impianto deve astenersi assolutamente dal manomettere, per qualsiasi ragione, i piombi senza aletta e deve dare immediato avviso all'A.M., appena si accorge che uno o più di tali piombi siano, per una accidentalità qualunque, venuti a mancare o a trovarsi in condizioni tali da non garantire la chiusura del meccanismo cui sono applicati.
Nell'attesa dell'intervento dell'A..M., il personale del movimento deve provvedere alla ripiombatura provvisoria dell'apparecchio con piombo ad aletta della stazione, in modo da impedire eventuali manomissioni ed operazioni abusive.
Prima di procedere a tale ripiombatura, il personale del movimento stesso, in quanto possibile, deve acquisire la convinzione che l'apparecchio non sia stato in precedenza manomesso e sia ancora in condizioni di funzionare regolarmente, considerando tutte le circostanze di fatto ed eseguendo i possibili accertamenti.
Della ripiombatura provvisoria deve fare annotazione sul mod. M. 125a, in analogia a quanto prescritto nel punto 8.

⁵ Si fa eccezione per il tasto dell'antireggressore applicato sulle leve da deviatore degli apparati centrali idrodinamici. nel caso di deviatori non muniti di controllo elettrico permanente della posizione della punta degli aghi o di fermadeviatori elettrici, per entrambe le posizioni. In tale caso la ripiombatura di dall'agente della manutenzione, come prescritto dall'O.S. 76/1946.

⁶ "Ore...spiombato... (indicare l'apparecchiatura) per...(indicare il motivo). Piombo tolto N. ...ore...ripiombato con piombo N. ..."

Nei registri delle disposizioni di servizio devono essere riportate le apparecchiature assicurate con piombo senza aletta, secondo le indicazioni fornite dalle unità locali interessate.

- 11.** I piombi applicati dal personale addetto all'esercizio degli impianti e portanti, di conseguenza, impressa, dalle due parti, la sigla PP (piombo provvisorio) hanno carattere di provvisorietà e devono perciò essere sostituiti dall'A.M. al più presto possibile ed, in ogni caso, alla prima visita che egli fa all'impianto.

Gli A.M., nel provvedere alla ripiombatura dei dispositivi che sono stati spiombati dal personale addetto all'esercizio degli impianti, devono usare i piombi numerati che ha in consegna il posto di servizio e devono farne annotazione⁷ nel mod. M. 125a.

Nei posti di servizio normalmente presenziati dall'A.M., può essere omessa la piombatura provvisoria di cui al punto 8 quanto si possa eseguire senz'altro, a cura del predetto agente la piombatura definitiva⁸.

La relativa annotazione nel mod. M. 125a deve essere firmato dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto e dall'A.M.

- 12.** Se l'A.M. deve, per ragioni del proprio servizio, spiombare uno di quei meccanismi che possono essere spiombati anche dal personale addetto all'esercizio dell'impianto, lo stesso A.M. deve usare per la ripiombatura un piombo ad aletta, prelevandolo dalla scorta esistente in cabina e fare annotazione⁹ sul mod. M. 125a.

- 13.** I piombi sostituiti dall'A.M. devono essere da questi dati in consegna all'agente addetto all'esercizio dell'impianto, Tale consegna risulta dalla annotazione sul mod. M. 125a, che deve essere firmata dall'A.M. e controfirmata dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto.

Tutti i piombi tolti d'opera devono essere messi dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto in apposita cassetta non piombata di cui deve essere provvisto ogni posto di servizio, e tenuti a disposizione per eventuali verifiche fino a che non verranno ritirati dall'A.M. come specificato al successivo punto 15.

- 14.** Nelle consegne che si scambiano gli agenti addetti all'esercizio dell'impianto, l'agente smontante deve precisare oltre che la rimanenza dei piombi nuovi esistenti nel posto di servizio ed il numero del primo piombo da utilizzare, anche il quantitativo dei piombi usati contenuti nell'apposita cassetta all'atto della consegna.
- 15.** Quando, nel posto di servizio, la serie dei piombi è prossima ad essere esaurita, l'A.M. deve tempestivamente consegnare al posto di servizio un'altra serie completa

⁷ “Ore...sostituito piombo provvisorio N....applicato dal deviatore (o guardablocco o dirigente, ecc.) al.... (indicare l'apparecchiatura, ecc.. cui il piombo è applicato) con piombo N.....Piombo tolto consegnato al deviatore (o guardablocco o dirigente, ecc.)”.

⁸ “Ore... spiombato dal deviatore (o guardablocco o dirigente, ecc.) al... (indicare l'apparecchiatura, ecc.) per(indicare il motivo). Piombo tolto N.Ore ... ripiombato dall'A.M. con piombo N. ...”

⁹ “Ore....spiombato.....(indicare l'apparecchiatura ecc.) per manutenzione. Ore....ripiombato con piombo N. ...- Piombo tolto N. ...consegnato al deviatore (o guardablocco o dirigente, ecc.)”.

di piombi che il personale addetto all'esercizio dell'impianto deve cominciare ad usare soltanto dopo avere ultimata la serie precedente.

All'atto della consegna, l'A.M. deve ritirare i piombi della serie precedente tolti d'opera e versarli al Reparto da cui dipende. Tale Reparto li conserverà per eventuali verifiche e controlli, per un periodo di due mesi.

Della consegna della nuova serie di piombi e del ritiro dei piombi usati delle serie precedenti deve essere fatta annotazione¹⁰ sul mod. M. 125a.

Tale annotazione deve essere firmata dall'A.M. e controfirmata dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto.

- 16.** In caso di attivazione di nuovi impianti o di sostanziali modifiche di quelli esistenti, si deve provvedere alla piombatura di tutti i dispositivi, che possono essere spiombati dal personale addetto all'esercizio degli impianti, con piombi ad aletta portanti su quest'ultima, da un lato, la lettera iniziale dell'Unità periferica di giurisdizione e, dall'altro la cifra 0 (zero).

Di quanto sopra deve essere fatta annotazione¹¹ sul mod. M. 125a.

Tale annotazione deve essere firmata dall'A.M. e controfirmata dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto.

- 17.** Secondo quanto stabilito nel punto 2 b), nelle stazioni rette da aiutante e nelle fermate le chiavi di scorta dei fermascambi e delle serrature piombate nelle rastrelliere possono essere spiombate, in caso di bisogno, dall'aiutante o dall'addetto, ma devono essere ripiombate solo dall'A.M.

Pertanto, se l'impianto è provvisto solo di dette chiavi di scorta piombate, non occorre che ad esso venga fornita la tenaglia per la ripiombatura.

Se invece l'impianto è provvisto di altri dispositivi piombati con piombi ad aletta (tasti per la liberazione artificiale delle leve di consenso, commutatori per l'esclusione dell'avvisatore acustico dello spegnimento delle lampade normale e di riserva dei segnali semaforici, ecc.), esso deve essere fornito di tenaglia in quanto è fatto obbligo all'aiutante o all'addetto di provvedere subito, in caso di spiombamento dei dispositivi suddetti, alla loro ripiombatura provvisoria con le modalità precedenti.

In ogni caso, gli impianti di cui sopra devono essere provvisti della scorta di piombi ad aletta numerati da usarsi per la ripiombatura delle chiavi di scorta e degli altri dispositivi.

Nelle stazioni rette da aiutante e nelle fermate delle linee esercitate con D.U. le annotazioni relative alle spiombature e ripiombature delle chiavi di scorta devono essere riportate nel registro delle consegne dell'impianto e nel registro delle chiavi dei D.U. come stabilito dalle apposite Disposizioni.

In ogni caso, le annotazioni stesse devono sempre essere riportate anche nel mod. M. 125a.

¹⁰ "Ore ...consegnata nuova serie di N. ...piombi numerati. Piombi numerati della serie precedente ancora da usare dal N... al... N.Versati dal deviatore (o guardablocco o dirigente, ecc.) N. ...piombi usati delle serie precedenti".

¹¹ "Ore... ultimata piombatura iniziale con piombi ad aletta N. 0 delle apparecchiature....consegnata prima serie di N. ..piombi numerati".