



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI
AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD
IMPIANTI FISSI ED IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

**GESTIONE GOVERNATIVA
FERROVIA CIRCUMETNEA**



REGOLAMENTO SUI SEGNALI

REV	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISORNE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
01	01/10/2019	PRIMA EMISSIONE	S. BELLIA		

Edizione 2019

INDICE

I – AVVERTENZE GENERALI

Art. 1.	Obbedienza ai segnali	Pag. 7
» 2.	Avvertenze diverse riguardanti l'applicazione del presente regolamento	» 7
» 3.	Accensione dei segnali	» 8

II – SEGNALI DEI TRENI

A) Segnali dati dall'agente di condotta

Art. 4.	Uso dei fischi	Pag. 10
» 5.	Fischi per richiamare l'attenzione	» 10
» 6.	Fischi per l'avviamento dei treni con loco- motiva attiva in coda o intercalata	» 11
» 7.	Fischi per il comando dei freni e per i se- gnali di allarme.	» 12

B) Segnali annessi ai treni

Art. 8.	Mezzi di segnalamento	Pag. 13
» 9.	Identificazione della coda dei treni	» 14
» 10.	Segnali normali di testa	» 15
» 11.	Segnali normali di coda	» 15
» 12.	Treni dimezzati in linea	» 16
Art. 13.	Imperfezione o mancanza dei segnali annessi ai treni	» 16
» 14.	Segnali a mano presentati dal personale del treno	» 18

III – SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI

Art. 15. Disposizioni generali	Pag. 19
--------------------------------	---------

A) Segnali a mano

Art. 16. Mezzi di segnalamento	Pag. 20
» 17. Partenza dei treni	» 20
» 18. Ripresa della corsa dopo le fermate straordinarie in linea	» 22
» 19. Segnale di fermata	» 22
» 20. Ordine di fermata improvvisa	» 23
» 21. Segnale di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata	» 25
» 22. Segnali di fermata notificata	» 26
» 23. Segnali di rallentamento	» 27
» 24. Rallentamento improvviso	» 28
» 25. Segnalazione per rallentamento notificato	» 28
» 26. Segnalazione per rallentamenti contigui o ravvicinati	» 30
» 27. Indicatori di velocità massima	» 31
» 28. Segnalazione di presenziamento	» 32
» 29. Protezione dei treni fermi in linea	» 33
» 30. Segnali nelle stazioni e nei posti intermedi	» 34
» 31. Segnali ai deviatori	» 36
Art. 32. Segnale per arrestare un treno già passato	» 36

B) Segnali fissi

Art. 33. Principali segnali fissi	Pag. 37
» 34. Segnali luminosi - Generalità	» 37
» 35. Segnali luminosi semplici di 1 ^a categoria e di avviso - Significato e rispetto	» 39
» 36. Segnali luminosi di 1 ^a categoria e di avviso accoppiati	» 41

» 37. Segnale di chiamata	» 42
» 38. Disposizioni riguardanti tutti i segnali di 1 ^a categoria e di avviso	» 42
» 39. Segnali di partenza	» 45
» 40. Segnali bassi	» 46
» 41. Passaggi a livello con barriere dotati di protezione propria	» 48
» 42. Passaggi a livello senza barriere con segnali luminosi lato strada	» 49
» 43. Visibilità dei segnali	» 50
» 44. Manovra dei segnali fissi	» 51
» 45. Rispetto dei segnali fissi nei casi di mancanza od imperfetta disposizione oppure di spegnimento delle luci	» 52
» 46. Provvedimenti in caso di guasto o di mancanza dei segnali fissi	» 53

IV – SEGNALI PER LE MANOVRE CON LOCOMOTIVA

Art. 47. Segnali dei manovratori	Pag. 54
» 48. Uso del fischiello a trillo	» 56
» 49. Uso del fischio del mezzo di trazione	» 57
» 50. Segnali portati dalla locomotiva	» 57

V – SEGNALI SUSSIDIARI ED ACCESSORI

A) Segnali sussidiari

Art. 51. Tavole di orientamento	Pag. 58
---------------------------------	---------

B) Segnali accessori

Art. 52. Tabelle di orientamento	» 59
53. Picchetto limite delle manovre	» 60
54. Mezzi di segnalamento	» 61

»	55. Segnali indicatori da deviatoio	»	61
»	56. Traversa limite di stazionamento	»	62
»	57. Tabelle per cantieri di lavoro	»	62
»	58. Tabelle per segnalazioni acustiche	»	62
Allegato A	SEGNALETICA COMPLEMENTARE	Pag.	63
Allegato B	TRENI COMPOSTI DA MATERIALE PARTICOLARE PER I QUALI NON È PREVISTO L'IMPIEGO DELLA SOLA SEGNALAZIONE LUMINOSA	»	67

I - AVVERTENZE GENERALI

Art. 1

OBEDIENZA AI SEGNALI

1. Il personale che ha l'obbligo dell'osservanza dei segnali **Osservanza passiva** deve prestarvi attenzione e rispettarli, salvo diversi ordini impartiti con specifiche prescrizioni e salvo particolari eccezioni previste dal presente Regolamento.

I segnali di fermata ed i segnali di rallentamento devono essere sempre rispettati passivamente.

2. È rigorosamente proibito variare in qualsiasi modo i prescritti segnali e sostituirli od aggiungervi grida, schiamazzi, ecc., salvo il caso di imminente pericolo quando mancassero i mezzi per eseguire i segnali regolamentari.

3. Gli obblighi dei precedenti commi valgono anche per le segnalazioni e/o indicazioni visualizzate in cabina di guida dei rotabili.

Art. 2

AVVERTENZE DIVERSE RIGUARDANTI

L'APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO

1. Salvo esplicita indicazione diversa, le disposizioni che si riferiscono ai treni in genere si estendono ad ogni specie di treno ed anche alle locomotive viaggianti isolate.

2. La linea è esercitata con regime di blocco conta - assi o in determinate condizioni di degrado del predetto regime con il

regime di giunto telefonico; le prescrizioni del presente Regolamento, quando si riferiscono esplicitamente al regime del blocco conta-assi, presuppongono il loro regolare funzionamento, salvo diversamente specificato.

3. Nelle disposizioni riflettenti i segnali diurni e notturni, la dicitura «*di notte*» si riferisce non solo al periodo dal tramonto al levar del sole, ma anche in tutti i casi in cui è prescritta la segnalazione notturna.

**Riferimento
dicitura
«di notte»**

Art. 3

ACCENSIONE DEI FANALI

1. La segnalazione notturna si effettua dal tramonto al sorgere del sole. Durante tale periodo debbono essere accesi nelle località di servizio tutti i fanali di segnalazione notturna.

**Segnalazione
notturna
delle località
di servizio**

Con disposizione di esercizio si potrà ordinare lo spegnimento dei fanali **soltanto nelle ore in cui non circolano treni**. In tal caso la riaccensione deve avvenire almeno 30 minuti prima del passaggio del primo treno.

Nelle località disabilite potranno essere tenuti spenti, anche nelle ore in cui circolano treni, i fanali di segnalazione che non si riferiscono alla circolazione sui binari prestabiliti.

2. Devono essere accesi anche di giorno:

- a)** i segnali luminosi;
- b)** i segnali fissi e a mano situati o da esporsi in galleria;
- c)** appena possibile, tutti i segnali situati od esposti lungo la linea e nelle stazioni quando, per condizioni atmosferiche, i

**Accensione
di giorno
dei fanali
per le
segnalazioni
in linea e sui
treni**

segnali diurni non siano distintamente visibili alla distanza regolamentare;

- d)** i fanali che servono per la segnalazione annessa ai treni circolanti su linee, aventi lunghe o frequenti gallerie, od in condizioni atmosferiche che non consentano la visibilità alla distanza regolamentare nella segnalazione diurna.
- e)** I fanali per la segnalazione annessa a determinati treni composti con materiale rotabile particolare, raffigurati nell'allegato 3;
- f)** I fanali per la segnalazione annessa dei treni aventi composizione bloccata ed identificati con la tabella di cui all'art.8 punto *d*.

Nei casi previsti al punto d), dovrà essere esposta contemporaneamente la segnalazione diurna e notturna.



3. In base a disposizione di esercizio può essere esposta sui treni contemporaneamente la segnalazione diurna e notturna al fine di evitare la modifica del tipo di segnalazione in località intermedie del percorso.

**Segnalazione
diurna e
notturna
contemporanea**

4. Nei casi previsti ai commi 2 d) e 3, quando al treno risultano applicati in coda fanali portatili a luce lampeggiante o a luce fissa del tipo descritto all'art. 9 comma 1 a).

**tabella di
coda**

II - SEGNALI DEI TRENI

A) *SEGNALI DATI DALL'AGENTE DI CONDOTTA*

Art. 4

USO DEI FISCHI

**Limitazione
dei fischi**

Il fischio delle locomotive deve essere utilizzato nei casi previsti dal presente Regolamento e dalle istruzioni di servizio. Resta inteso che, al fine di limitare fenomeni di inquinamento acustico, dovrà essere evitato qualsiasi abuso specialmente nelle vicinanze e sui piazzali delle località di servizio soprattutto quelle prossime o situate nei centri abitati, e durante il periodo notturno.

Art. 5

FISCHI PER RICHIAMARE L'ATTENZIONE

**Emissione
dei fischi**

1. Un fischio prolungato moderatamente deve essere dato dall'agente di condotta di un treno:

- a)** all'entrata delle curve che non permettono una visuale libera di almeno 200 metri;
- b)** all'entrata delle gallerie in curva ed in quelle in rettilineo lunghe almeno 500 metri;
- c)** in tempo di neve o di altre intemperie che impediscano la visuale; in questo caso il fischio va ripetuto tratto in tratto;

- d) in corrispondenza della tabella recante la lettera “F”, di cui all’art.58;
- e) quando vede persone sul binario o in immediata vicinanza di esso, oppure sui marciapiedi attigui al binario di stazione su cui arriva, transita o parte, in posizione che potrebbe essere per loro pericolosa; in questi casi il fischio va ripetuto quante volte occorre;
- f) quando il treno si avvicina in linea ad un altro che sia in movimento o fermo su un binario attiguo;

Art. 6

FISCHI PER L’AVVIAMENTO DEI TRENI CON LOCOMOTIVA ATTIVA IN CODA O INTERCALATA

1. Due fischi prolungati e staccati seguiti da uno breve devono essere emessi dal macchinista di testa di un treno con locomotiva attiva in coda o intercalata, prima di iniziare o riprendere la corsa quando occorre che la locomotiva di rinforzo entri subito in azione.

**Modalità
emissione
dei fischi**

Lo stesso segnale deve essere ripetuto dal macchinista della locomotiva di coda o intercalata in segno di inteso.

2. I fischi di cui sopra non occorrono quando gli agenti di condotta possono comunicare telefonicamente tra di loro.

Art. 7

**FISCHI PER IL COMANDO DEI FRENI
E PER I SEGNALI DI ALLARME**

- 1.** Tre *fischi brevi e vibrati* ordinano la pronta chiusura di tutti i freni. **Modalità
emissione
dei fischi**
- 2.** Più di tre *fischi brevi e vibrati* sono il segnale di allarme e prescrivono parimenti la pronta ed energica chiusura di tutti i freni. Questo segnale vale anche per chiedere la chiusura dei freni quando il macchinista di una locomotiva che rinforza in coda un treno si accorge che la locomotiva si è staccata dal treno. Lo stesso segnale vale anche per richiamare l'attenzione del personale delle stazioni e nella linea per l'adozione delle possibili misure di sicurezza.
- 3.** Quando i freni sono serrati un *breve fischio* della locomotiva ne ordina il parziale allentamento: questo segnale si adopera soltanto sulle forti discese.
- 4.** Un *fischio lungo seguito da un altro breve* ordina il completo allentamento dei freni.

B) SEGNALI ANNESSI AI TRENI**Art. 8****MEZZI DI SEGNALAMENTO**

1. I mezzi di segnalamento in testa o in coda ai treni od alle locomotive sono:

**Tipi di
mezzi di
segnalamento**

- a)** fanali per la segnalazione in testa ai treni con luce bianca, in coda verde o rossa con luce fissa. I fanali a luce fissa hanno la faccia visibile a strisce inclinate bianche e rosse come rappresentato in Figura A ;



Fig. A

- b)** tabella a strisce inclinate bianche e rosse;
- c)** bandiere rosse o verdi che vengono applicate in coda, e occorrendo in testa, per le segnalazioni speciali;
- d)** tabella circolare dipinta a settori, di colore arancio e nero, come rappresentato in Figura B, per l'identificazione dei convogli aventi composizione bloccata. Tale tabella deve essere applicata alle due estremità del convoglio, in basso al centro oppure ad uno dei due lati.



Fig. B

Si indica con destro o sinistro il mezzo di segnalamento che si trova a destra od a sinistra del treno nel senso della corsa.

2. Quando occorra esporre insieme ai fanali anche le bandiere si avrà cura che questi non impediscano la luce dei fanali.

**Esposizione
di bandiere
con fanali**

Art. 9

IDENTIFICAZIONE DELLA CODA DEI TRENI

**Esposizione
mezzi di
segnalamento**

1. I fanali portatili e la tabella usati per il segnalamento della coda dei treni devono essere applicati sempre alla parete posteriore dell'ultimo veicolo.

La coda del treno viene identificata:

- *di giorno*: da una tabella a strisce inclinate bianche e rosse;

- *di notte*: dai fanali posteriori proiettanti luce rossa fissa.



Per i treni di cui all'art. 3 comma 2 e), raffigurati nell'Allegato B) e per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 8 comma 1 d), la coda viene identificata sia di giorno che di notte dai fanali posteriori proiettanti luce rossa.

2. Occorrendo eccezionalmente collocare in coda ad un treno un veicolo sprovvisto di portafanali, i fanali portatili devono essere applicati con adeguato mezzo alla parete posteriore di

detto veicolo in modo che le luci si mantengano nella direzione del tratto di binario che il treno lascia dietro di sé.

Art. 10

SEGNALI NORMALI DI TESTA

1. La segnalazione normale di testa dei treni è la seguente:

Esposizione
mezzi di
segnalamento



- *di giorno*: due fanali spenti sul mezzo di trazione o sul veicolo di testa nel caso di treno spinto;

- *di notte*: due fanali proiettanti luce bianca.



2. Per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 8 comma 1 lettera d), la segnalazione normale di testa è costituita sia di giorno sia di notte da due fanali proiettanti luce bianca.

Art. 11

SEGNALI NORMALI DI CODA

1. La segnalazione normale di coda dei treni è la seguente:

Esposizione
mezzi di
segnalamento



- *di giorno*: una tabella a strisce inclinate bianche e rosse applicata in basso a destra od eventualmente al centro. Tale tabella può essere omessa nei casi di cui all'art. 3 comma 2 lettera d);



- *di notte*: due fanali proiettanti luce rossa fissa.

2. Per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 8 comma 1 lettera d), la segnalazione normale di coda è costituita sia di giorno sia di notte da due fanali proiettanti luce rossa.

Art. 12

TRENI DIMEZZATI IN LINEA

Quando la locomotiva deve lasciare tutto o parte del treno in linea per recarsi alla prossima stazione con ordine di ritornare a prendere i veicoli lasciati, la prima parte del treno non dovrà portare la segnalazione di coda.

Il personale della locomotiva suddetta dovrà inoltre, prima di riprendere la corsa per il ricovero della prima parte, lasciare a terra in punto opportuno un segnale d'arresto, che gli possa servire di orientamento nel ritorno ed al quale dovrà arrestarsi prima di accostarsi alla seconda parte.

Art. 13

IMPERFEZIONE O MANCANZA DEI SEGNALI ANNESSI AI TRENI

1. In caso di imperfezione o mancanza di segnali annessi ai treni in transito, il personale di stazione e di linea dovrà regolarsi come segue:

a) Il treno dovrebbe portare la segnalazione notturna ed ha spenti **entrambi i fanali di testa**.

- *Deve arrestare il treno per la riaccensione dei fanali.*

**Imperfezione
segnalazione
notturna**

b) Il treno dovrebbe portare la segnalazione notturna ed ha spento **uno solo dei fanali di testa**.

- *Deve avvisare la successiva stazione perché provveda a segnalare al personale del treno l'anormalità.*

c) Il treno di notte **ha spenti i fanali di coda**.

- *Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità.*

Imperfezione
segnalazione
diurna

d) Il treno di giorno non porta la **tabella di coda**.

- *Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità, a meno che in coda vi siano fanali accesi che dimostrino che il treno è completo.*

e) Il treno di notte ha spento uno solo dei **fanali di coda**.

- *Deve avvisare la successiva stazione perché provveda a fermare il treno per regolarizzare la coda.*

f) Il treno, sia di giorno e sia di notte, ha accesi i fanali incorporati di una carrozza non utilizzati per segnalare la coda.

- *Deve avvisare la successiva stazione perché provveda a fermare il treno per eliminare l'anormalità.*

Treni aventi
composizione
bloccata

2. Per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 8 comma 1 lett. d), devono essere adottate le seguenti procedure:

a) **in caso di imperfezione o mancanza della segnalazione notturna**, il personale di stazione e di linea deve adottare le procedure di cui alle lettere a), b), c), ed e) del comma 1;

b) in caso di presenza di una sola delle due tabelle di identificazione di cui all'art. 8 comma 1 lett. d) il personale di stazione e di linea:

- i. se manca la tabella in testa, deve avvisare la successiva stazione perché provveda a fermare il treno per la successiva regolarizzazione;
- ii. se manca la tabella in coda, deve considerare il treno spezzato e provvedere di conseguenza.

Verificandosi la presenza di una sola tabella, si deve provvedere all'applicazione dell'altra oppure alla rimozione di quella esistente; in quest'ultimo caso per la segnalazione di testa e di coda devono essere osservate le norme comuni.

3. Il personale di linea che scorga una segnalazione comunque imperfetta, se non è tenuto ad arrestare il treno, deve avvertire col mezzo più sollecito la successiva stazione per i provvedimenti di competenza.

Art. 14

SEGNALI A MANO PRESENTATI DAL PERSONALE DEL TRENO

1. L'agente che si accorge di qualche fatto per il quale si richiede o si ritenga prudente arrestare il treno sul quale egli presta servizio deve senz'altro azionare il freno continuo e attenersi alle procedure al fine di richiamare l'attenzione dell'agente di condotta.

2. Quando il personale di un treno abbia rilevato l'esistenza di un pericolo su un binario della linea o altra anomalità che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, adottando, in quanto applicabili, i provvedimenti di cui all'art. 20.

III – SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI

Art. 15

DISPOSIZIONI GENERALI

1. **L'assenza di segnali significa che la via è libera**, salvo l'eccezione di cui al comma 5 del presente articolo. Assenza
segnali
2. Quando la via non è libera si espongono i segnali d'arresto. Esposizione
segnali
3. **Quando la via deve essere percorsa con particolari limitazioni di velocità**, si espongono i segnali prescritti dal presente Regolamento per ogni singolo caso.
4. I segnali di fermata o di rallentamento debbono tenersi esposti senza interruzione finché sussistano le cause che li hanno resi necessari.
5. **La mancanza o la imperfetta indicazione dei segnali prescritti dal regolamento od eventualmente ordinati con disposizioni speciali, impongono l'arresto.** Nel caso di segnali fissi il personale del treno dovrà regolarsi come descritto agli artt. 46 e 47. Nel caso di segnali a mano l'agente di condotta non dovrà riprendere la corsa senza aver ricevuto l'autorizzazione con comunicazione registrata del regolatore della circolazione, tenendo presente che l'arresto può essere evitato nei soli casi specificati all'art. 26 comma 5.

A) SEGNALI A MANO

Art. 16

MEZZI DI SEGNALAMENTO

**Segnalazioni
sulle linee e
nelle stazioni**

I mezzi in uso per le segnalazioni a mano sulle linee e nelle stazioni sono: la bandiera, la lanterna, la tromba, la torcia a fiamma rossa. Sono assimilabili ai segnali a mano: le vele e le lanterne applicate a paletti o altri sostegni, i fanali fissati a stanti propri, i segnali di attenzione ed i segnali di avviso di rallentamento, i segnali di inizio e di fine rallentamento e gli indicatori di velocità massima.

Art. 17

PARTENZA DEI TRENI

1. La partenza dei treni avviene d’iniziativa dell’agente di condotta che può partire solo dopo aver ottenuto:

**Condizioni
per la
partenza**

- a)* l’autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento o, in caso ciò non si verificasse, dal regolatore della circolazione (1) con specifica prescrizione di movimento;
- b)* la conferma dell’ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, secondo le specifiche procedure;
- c)* l’autorizzazione alla partenza con comunicazione registrata del regolatore della circolazione (utilizzando la formula “*Con segnale disposto a via libera si autorizza partenza treno dal binario*”), nei casi specificati al successivo comma.

Inoltre, nelle stazioni dove ciò è previsto, l’agente di condotta può partire solo dopo aver acquisito l’evidenza che siano stati consegnati i documenti orario e le prescrizioni tecniche necessarie, nonché il Riepilogo delle prescrizioni di movimento e le eventuali prescrizioni di movimento.

(1) Per “regolatore della circolazione” si intende: il Dirigente Movimento (DM), il Dirigente Centrale Operativo (DCO).

2. L'autorizzazione alla partenza di cui alla lettera c) del comma 1 è richiesta qualora il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza distinto per binario e questo per situazioni contingenti, non siano visibili dalla cabina di guida.

3. Il regolatore della circolazione, prima di concedere l'autorizzazione al movimento per mezzo del sistema di segnalamento o con apposita prescrizione, deve verificare che nulla osti alla partenza del treno, in base alle specifiche procedure per la gestione della circolazione.

Concessione dell'autorizzazione al movimento

4. Il personale del treno deve di propria iniziativa provvedere a tutto quanto è di sua spettanza perché il treno sia pronto a partire all'ora stabilita. Con apposite disposizioni sono stabilite le procedure per confermare all'agente di condotta il completamento delle operazioni propedeutiche alla partenza del treno.

Compiti del personale accompagnamento treni

5. Nel caso di arresto di un treno a un segnale di una località di servizio, salvo i casi di cui al successivo comma 6, l'agente di condotta può riprendere la corsa dopo la disposizione a via libera del segnale, oppure, nel caso di movimento a via impedita, dopo l'attivazione del segnale di chiamata o il ricevimento delle prescrizioni necessarie.

Modalità per la ripresa della corsa

6. Nei casi di cui al precedente comma 5, qualora l'arresto del treno avvenga sui binari di stazione oppure in corrispondenza di punti singolari in cui sia possibile svolgere servizio (e tali punti siano esplicitamente indicati nel Fascicolo Circolazione Linea), l'agente di condotta può riprendere la corsa solo dopo aver ricevuto la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, secondo le specifiche disposizioni

Ripresa della corsa da binario di stazione o punto singolare

e, nei casi previsti all'art. 17 comma 2, anche l'autorizzazione alla partenza da parte del regolatore della circolazione.

Art. 18

RIPRESA DELLA CORSA DOPO LE FERMATE STRAORDINARIE IN LINEA

Dopo una fermata straordinaria in linea l'agente di condotta può riprendere la corsa attenendosi alle procedure previste.

**Ripresa
della corsa
in linea**

Salvo il caso di arresto ad un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita che successivamente si disponga a via libera, qualora la fermata straordinaria sia dovuta ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione rilevata dall'agente di condotta, questo non deve riprendere la corsa senza aver ricevuto l'autorizzazione con comunicazione registrata del regolatore della circolazione, che può concederla dopo aver verificato, sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi relativi alla situazione della circolazione da lui rilevabili, che nulla osta al proseguimento del treno.

Art. 19

SEGNALE DI FERMATA

**Mezzi per
segnalare
la fermata**

Il segnale di fermata è costituito:

- *di giorno*: da una bandiera rossa o dalla luce rossa di un fanale fisso, o da un disco rosso applicato su un proprio stante.



- *di notte*: dalla luce rossa di una lanterna o di un fanale fisso.

Il fanale fisso è applicato su un proprio stante al centro di uno schermo di forma quadrata, a fondo grigio e bordo bianco.

La bandiera e la lanterna possono essere esposte da un agente oppure applicate a un paletto o altro sostegno.

In questo caso in sostituzione della bandiera si può impiegare una vela fissa o un dischetto portatile. La faccia rivolta ai treni quali questi segnali comandano deve essere dipinta in rosso: quella opposta deve essere dipinta in bianco e di notte non proietta luce.

Art. 20

ORDINE DI FERMATA IMPROVVISA

1. Per ordinare ad un treno una fermata in linea che non vi sia stata notificata (ostacolo o impedimento improvviso), il personale dovrà adoperarsi nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze e alle possibilità pratiche presenti al momento.

**Fermata
in linea**

2. In linea generale, il personale potrà provvedere mediante opportuni avvisi (a località di servizio, treni, ecc.) e ricorrendo all'occorrenza all'uso di dispositivi idonei allo scopo (manovra dei segnali fissi, ecc.) e a quant'altro possa ritenersi utile nella circostanza (esposizione del segnale d'arresto a mano o in mancanza di tali mezzi, di ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia e qualunque luce di notte, agitati violentemente, ecc.).

**Provvedim
enti di
emergenza**

Sulle linee, riportate nell'orario di servizio, dove è attiva la funzione "chiamata di emergenza" del sistema di telefonia GSM-R, si dovrà utilizzare tale funzione secondo quanto previsto dalle apposite procedure.

Mezzi e modalità per ordinare una fermata

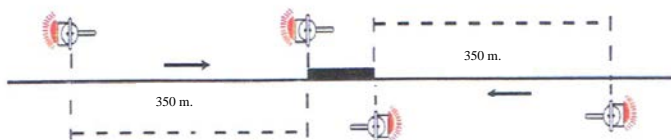
3. I provvedimenti d'emergenza devono essere attuati immediatamente e, non potendo acquisire rapide informazioni sulla circolazione, prioritariamente per il lato (o i lati) da cui possono giungere normalmente i treni e, nei limiti del possibile, per tutti i binari che siano interessati dall'ostacolo improvviso.

Tali obblighi permangono fino a quando non sia stata acquisita la certezza che la circolazione sia stata arrestata a cura dei posti limitrofi al tratto di linea interessato dall'ostacolo.

4. Dovendo ricorrere a segnalazione a mano, il personale, se ne è in possesso, deve fare uso prioritariamente delle torce da segnalazione a fiamma rossa, poiché la luminosità è maggiore rispetto ai normali segnali d'arresto (bandiera o fanale), ma tenendo anche conto della loro limitata durata.

Torçe a Segnale di arresto

5. Quando si ricorre al segnale di arresto, il personale deve esporlo andando il più sollecitamente possibile dalla parte dell'arrivo del treno, fino a portare il segnale alla distanza di 350 metri. Trattandosi di ostacolo sul binario, il segnale dovrà essere posto anche in corrispondenza dello stesso. I segnali si collocano per entrambi i sensi di corsa dei treni come indicato in figura e saranno possibilmente esposti anche nel punto dove la fermata deve eseguirsi.



Rilevazione di una segnalazione di arresto **6.** Rilevando una qualsiasi segnalazione d'arresto o venendo informato della necessità di arrestare la circolazione, il personale deve adottare le misure più tempestive ed opportune per provvedere all'arresto dei treni che possono dirigersi verso il punto interessato.

Il macchinista deve provvedere con tutti i mezzi disponibili a fermare il treno prima dell'eventuale segnale d'arresto esposto. Dopo l'arresto del treno, il capotreno dovrà mettersi in contatto con chi ha esposto il segnale o, in caso diverso, si rivolgerà a mezzo telefono alla successiva località di servizio (oppure DU, DCO) per ricevere le eventuali informazioni.

Dotazione segnali d'arresto **5.** I mezzi di trazione, il personale di linea e il personale dei passaggi a livello devono essere dotati di torce di segnalazione a fiamma rossa da utilizzare in situazione d'emergenza.

Art. 21

SEGNALE DI AVVISO DI RALLENTAMENTO O DI AVVISO DI FERMATA NOTIFICATA

1. Il segnale di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata è costituito da una vela a forma di esagono dipinta in giallo con contorno nero; di notte proietta due luci gialle rifrangenti abbinate in linea obliqua. Esso si usa in precedenza ad un segnale di rallentamento o ad un segnale di fermata notificata.



**Segnale di
avviso di
rallentamento**

2. Le vele dei segnali di cui ai commi precedenti sono applicate ad un paletto o ad altro sostegno. Dalla parte opposta a quella

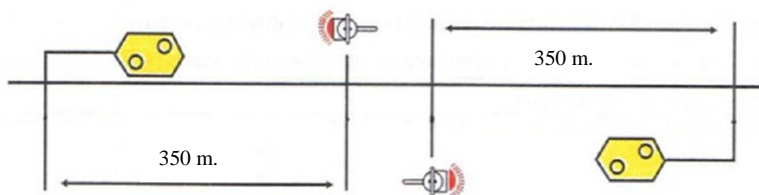
cui comandano, le vele sono dipinte in bianco e non proiettano mai luce.

3. Il segnale di attenzione e quello di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata impongono al macchinista di mettersi in condizione di rispettare i segnali che essi precedono.

Art. 22

SEGNALE DI FERMATA NOTIFICATA

Per fermare in linea un treno preavvisato della fermata si espone il relativo segnale soltanto nel posto dove la fermata deve eseguirsi. In precedenza a detto punto si collocherà il segnale di avviso di fermata notificata di cui all'art. 21 comma 1 alla distanza di 350 metri. Il segnale di arresto dovrà avere una visibilità di almeno 100 metri.



(Di giorno i fanali sono sostituiti da bandiere rosse)

Art. 23

SEGNALI DI RALLENTAMENTO

Vela di
rallentamen-
to

1. I segnali di rallentamento si distinguono in:

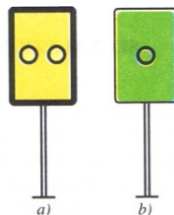
- a) segnale di inizio rallentamento;
- b) segnale di fine rallentamento.

Il segnale di inizio di rallentamento è costituito da una **vela di forma rettangolare dipinta in giallo con contorno nero ad alto potere rifrangente**.

Di notte **proietta due luci gialle rifrangenti abbinate alla stessa altezza**.

Il segnale di fine di rallentamento è pure costituito da una **vela di forma rettangolare, ma dipinta in verde con contorno bianco ad alto potere rifrangente**. Di notte **proietta una luce verde rifrangente**.

Dalla parte opposta cui comandano le vele sono dipinte in bianco e non proiettano mai luce.



2. I segnali di rallentamento si impiegano per segnalare al personale di condotta la limitazione di velocità di durata temporanea notificate nei modi prescritti.

3. Il segnale di inizio rallentamento impone al macchinista di ridurre la velocità a non più di 10 km/h per tutto il tratto di linea fino al successivo segnale di fine di rallentamento salvo che sia stata notificata al macchinista una velocità diversa.

Quando il rallentamento debba effettuarsi a velocità superiore a 10 km/h oppure si tratta di rallentamenti contigui o ravvicina-

Velocità di
rallentamento

ti (art. 27) le velocità da rispettare sono riportate su tabelle applicate sul segnale di avviso.

Art. 24

RALLENTAMENTO IMPROVVISO

1. Un rallentamento si deve considerare improvviso fino al momento in cui l'agente, che ha segnalato la necessità del rallentamento stesso, riceve conferma scritta dal che i treni saranno avvisati.

**Definizione di
rallentamento
improvviso**

La collocazione sul terreno dei segnali di rallentamento deve avvenire nel tempo strettamente necessario alla loro posa in opera. In attesa della loro collocazione, sull'apposito modulo di prescrizione deve essere specificato che il rallentamento non è ancora segnalato con i prescritti segnali.

**Posa in
opera dei
segnali**

**Treni non
avvisati**

2. Per arrestare in linea eventuali treni non avvisati del rallentamento, devono essere osservate la modalità di cui all'art. 20. Dopo la fermata, il macchinista potrà proseguire attenendosi alle disposizioni che gli saranno date.

Art. 25

SEGNALAZIONE PER RALLENTAMENTO NOTIFICATO

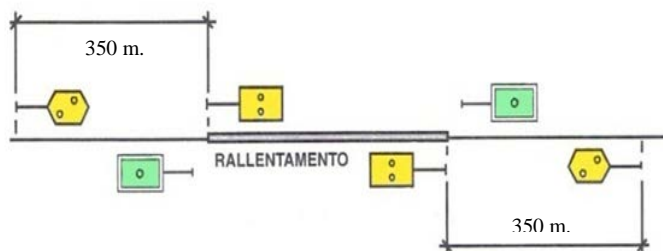
**Modalità di
segnalazione**

1. Per segnalare un rallentamento in linea notificato ai treni si debbono esporre, sul binario interessato, tre segnali per entrambi i sensi di circolazione:

- uno di avviso di rallentamento, descritto all'art 21 comma 1 a distanza di 350 metri quando la velocità massima ammessa

quando la velocità massima ammessa dalla linea sia uguale o inferiore a 70 km/h dal principio del tratto che i treni devono percorrere a velocità ridotta;

- uno di inizio rallentamento;
- uno di fine rallentamento.



Rallentamento su linea a semplice binario

Questa segnalazione si adotta anche nel caso sia prescritta la fermata prima dell'inizio del rallentamento e autorizza il macchinista a proseguire, dopo la fermata, alla velocità stabilita.

**Posa
segnali a
destra**

2. Sulle linee a semplice binario, i segnali di rallentamento si possono collocare eccezionalmente a destra del binario se in tale posizione risultano più facilmente visibili al macchinista.

**Segnali di
formato
ridotto**

3. Quando l'installazione dei segnali di rallentamento risulti difficoltosa per la particolare ristrettezza della sede (come in talune gallerie, trincee o in corrispondenza di qualche opera d'arte o per altro motivo), è consentito utilizzare i segnali di formato ridotto purché sia comunque garantita la loro visibilità ed efficienza e ne siano avvisati i treni.

Le specifiche norme relative alle dimensioni e alle caratteristiche di tali segnali sono emanate dall'Unità organizzativa competente.

Pilotaggio 4. Quando il proseguimento del treno dopo la fermata, è subordinato al pilotaggio od al nulla osta dell'agente della manutenzione dell'armamento che presenzia il rallentamento, il segnale di inizio del rallentamento stesso deve essere sostituito con segnale di arresto.

5. L'imperfezione dei segnali di rallentamento o la mancanza di quelli che comandano rallentamenti comunque notificati al personale, non impongono al macchinista l'obbligo di fermare; però il macchinista userà la maggiore attenzione per eseguire regolarmente il rallentamento.

**Imperfezione
dei segnali**

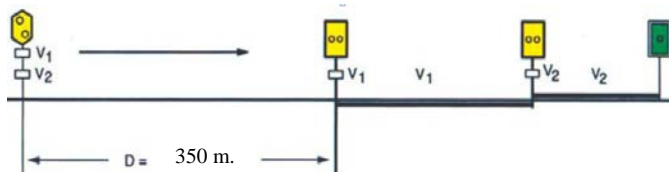
Art. 26

SEGNALAZIONE PER RALLENTAMENTI CONTIGUI O RAVVICINATI

1. Nel caso in cui su un tratto di linea si verifichi la concomitanza di due rallentamenti contigui a velocità diversa, deve essere impiantato un unico segnale di avviso posto alla distanza di cui all'art. 25 dall'inizio del primo segnale di rallentamento ed applicate sullo stante, dall'alto verso il basso, due tabelle riportanti le indicazioni di velocità dei due rallentamenti nell'ordine in cui essi si susseguono sul terreno. L'indicazione di velocità viene data anche per rallentamenti a 10 km/h.

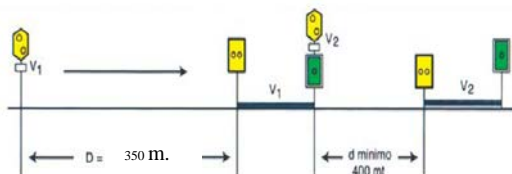
**Rallentamenti
contigui**

All'inizio di ciascun rallentamento viene posto il relativo segnale sullo stante del quale deve essere applicata una tabella riportante l'indicazione della velocità consentita. Sarà impiantato un unico segnale di fine all'uscita dell'ultimo rallentamento.



**Rallentamenti
ravvicinati**

2. Quando due rallentamenti si seguono in modo che la distanza tra la fine del primo rallentamento e l'inizio del secondo sia compresa tra un massimo di 1000 metri sino ad un minimo di 400 metri, il segnale di avviso del secondo rallentamento con relativa tabella di velocità, sarà posto sullo stesso stante e superiormente al segnale di fine del primo rallentamento.



Art. 27

INDICATORI DI VELOCITÀ MASSIMA

Aspetto

1. Gli indicatori di velocità massima sono costituiti da tabelle rettangolari con al centro un numero. Il numero rappresenta sempre la velocità massima ammessa sulla linea, risultante dall'orario di servizio.



Fig. 1



Fig. 2

2. Gli indicatori, di notte, non sono illuminati, ma i numeri sono resi appariscenti dalla luce proiettata dai fanali delle locomotive.

**Punti di
variazione
di velocità**

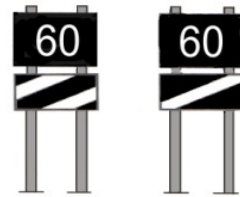
**Omissione
degli
indicatori**

3. Gli indicatori che segnalano un punto di passaggio da una velocità maggiore ad una minore devono essere impiantati in precedenza al punto di variazione e ad una distanza da esso tale da garantire in ogni caso il rispetto della minore velocità ammessa.

4. Sulla linea, Su determinate linee stabilite dall'Unità centrale competente,

**Indicatori
sussidiari**

per segnalare il passaggio da un limite di velocità ad un altro inferiore con scarto notevole, l'indicatore di velocità massima è preceduto da due indicatori sussidiari aventi le stesse caratteristiche e contrassegnati da due strisce bianche oblique, per l'indicatore sussidiario incontrato per primo dai treni, e da una striscia come sopra, per quello incontrato per secondo; l'ubicazione degli indicatori sussidiari è stabilita dall'Unità competente.



Art. 28

SEGNALAZIONE DI PRESENZIAMENTO

1. L'agente che presenzia il passaggio di un treno, sia in linea che nelle stazioni, deve presentare al passaggio dei treni:

- *di giorno*: la bandiera ravvolta entro il fodero;
- *di notte*: la luce bianca di un fanale.



**Esposizione
della
segnalazione**

2. L'agente che presenzia il passaggio di un treno, sia in linea che nelle stazioni, deve prestare attenzione ai segnali annessi ai treni per attenersi alle loro indicazioni ed ottemperare, nel caso di imperfezione o mancanza di detti segnali, alle prescrizioni dell'art.13.

Esposizione
ne
della
segnalazione
di
arresto

L'esposizione del segnale di arresto, nelle circostanze che la richiedono, va comunque fatta all'esterno della garitta.

6. L'agente di vigilanza che presenzia il treno da un posto situato lungo un tratto da percorrersi con rallentamento, o in immediata vicinanza al rallentamento, deve presentare il **segnale d'arresto quando si accorga che il rallentamento non è rispettato.**

7. L'agente che presenzia il passaggio di un treno, **sia in linea che nelle stazioni, deve prestare attenzione ai segnali annessi ai treni** per attenersi alle loro indicazioni ed ottemperare, nel caso di imperfezioni o mancanza di detti segnali, alle prescrizioni dell'Art.13.

8. Così pure detto agente deve ripetere possibilmente dinanzi al treno e verso l'agente di condotta **i segnali di arresto che fossero fatti dal treno stesso e deve fare poi di sua iniziativa il segnale di arresto quando si accorga di qualche fatto che possa rendere pericolosa la corsa.**

Art. 29

PROTEZIONE DEI TRENI FERMI IN LINEA

Modalità
della
protezione

1. In caso di spezzamento in linea, qualora il personale della seconda parte del treno o quello di linea non sia riuscito a prendere accordi con quello della prima parte, la protezione

della seconda parte deve essere fatta immediatamente con le modalità descritte nell'art. 20.

2. La protezione a distanza col segnale di arresto a mano può essere omessa quando il treno venga protetto a mezzo di segnali fissi.

3. I regolamenti e le istruzioni di servizio oltre a quanto stabilito dal presente articolo, possono prevedere casi specifici in cui la protezione occorre in ogni caso.

Art. 30

SEGNALI NELLE STAZIONI E NEI POSTI INTERMEDI

Binari
tronchi

1. Nelle stazioni di testa, nonché di quelle di passaggio e nelle fermate, aventi binari di ricevimento tronchi (e cioè senza comunicazioni di uscita), si deve collocare un segnale permanente di arresto alla estremità di ogni binario tronco di ricevimento.

2. Per arrestare in stazione un treno che **non abbia fermata d'orario**, e che non sia stato preventivamente avvisato dell'arresto stesso, si dovranno disporre i segnali come di seguito specificato.

Arresto di
un treno che
non abbia
fermata
d'orario e
non avvisato

• CASO I – *La stazione è munita di doppio segnalamento luminoso completo di protezione e partenza.*

Doppio
segnalamento
luminoso di
protezione e
partenza

- **Segnale di partenza** – Via impedita.

- **Segnale di protezione** – Via libera con avviso di via impedita (luce gialla).

- **Segnale di avviso a distanza** – Via libera.

- CASO II – *La stazione non è munita di doppio segnalamento completo di protezione e partenza.*

**Doppio
segnalamento
semaforico di
protezione e
partenza**

- **Segnale di protezione** – Via impedita.

Detto segnale dovrà essere mantenuto a via impedita ed il treno dovrà essere fatto avanzare con le modalità di cui all'art. 38.

In questo caso dovrà essere esposto in un punto visibile, in corrispondenza del fabbricato viaggiatori, il segnale di fermata di cui all'art. 19.

3. Quando per qualsiasi motivo debba essere imposta ad un treno la preventiva fermata ad un segnale di protezione, affinché il macchinista proceda dopo l'apertura di quest'ultimo con le relative cautele, l'agente interessato deve acquisire la certezza che tale fermata sia avvenuta.

**Preventiva
fermata al
segnale di
protezione**

**Fermata
facoltativa**

4. Nelle località di fermata facoltativa, come pure nelle fermate sprovviste di segnalamento di protezione, per arrestare un treno che ha indicata in orario la fermata facoltativa basta esporre un segnale di arresto a mano davanti al fabbricato viaggiatori.

**Protezione di
un ingombro**

5. Quando esiste un ingombro sul binario di ricevimento di un treno (art. 3 Regolamento per la Circolazione dei Treni), il punto di ingombro deve essere protetto con un segnale di arresto a mano posto in corrispondenza dello stesso; quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento il segnale di arresto a mano deve essere posto sempre a 100 metri dall'ostacolo. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.

Art. 31

SEGNALI AI DEVIATOI

Presenziamento Quando un agente debba presenziare un deviatoio, deve presentare di giorno la bandiera ravvolta e di notte un fanale a luce bianca al treno che incontra di punta il deviatoio.

Art. 32

SEGNALE PER ARRESTARE UN TRENO GIÀ PASSATO

1. Quando si rendesse necessario arrestare un treno già passato e non si avessero a disposizione altri mezzi più adatti, si dovranno emettere con il fischietto a trillo suoni **brevi, forti e staccati**, facendo sventolare la bandiera rossa di giorno ed agitando il fanale a luce rossa di notte.

Questo segnale deve essere ripetuto dai successivi agenti di vigilanza fino a che sia stato veduto dal dall'agente di condotta ,oppure dall'agente vigilanza che trovasi davanti al treno e che dovrà rivolgere il segnale d'arresto all'agente di condotta.

B)SEGNALI FISSI

Art. 33

PRINCIPALI SEGNALI FISSI

- Segnali fissi** 1. I principali segnali fissi che si trovano lungo la linea o nelle stazioni si distinguono in:
- segnali luminosi;
 - segnali semaforici;
 - indicatori di direzione;
 - segnali bassi;
 - segnali di protezione propria di passaggi a livello con barriere azionate automaticamente dai treni;
 - segnali di protezione propria dei passaggi a livello senza barriere muniti di segnali luminosi lato strada.

Art. 34

SEGNALI LUMINOSI – GENERALITÀ

- Generalità** 1. I segnali luminosi danno le segnalazioni a mezzo di luci, sia di giorno sia di notte, e sono costituiti da fanali speciali applicati a uno schermo dipinto in nero contornato da un bordo bianco. I segnali ubicati in galleria non sono, in genere, muniti di schermo. Essi proiettano verso i treni luci di colore diverso a seconda delle segnalazioni che devono dare. Le luci colorate sono: rossa, gialla, verde; esse possono essere fisse o lampeggianti, singole o raggruppate.

2. I segnali luminosi sono di **1ª categoria** o di **avviso**.

**Segnali di
1ª categoria
e di avviso**

Sono segnali di 1^a categoria quelli che sono posti in precedenza immediata del punto protetto e che, quando sono disposti a via impedita non debbono essere oltrepassati dai treni. Sono segnali di avviso quelli che vengono posti in precedenza ai segnali di 1^a categoria e ad una conveniente distanza da essi (distanza di frenatura) e che hanno la funzione di dare al treno una segnalazione di avviso che gli consenta di poter rispettare le indicazioni del successivo segnale di 1^a categoria.

3. I segnali di 1^a categoria possono essere **semplici o **multipli**.** **Segnali semplici e multipli**
Sono semplici i segnali che comandano ad un itinerario o ad un gruppo di itinerari senza particolare distinzioni fra loro. Sono multipli i segnali costituiti da più segnali semplici riuniti in un solo complesso.

I segnali di avviso sono sempre semplici.

Ad un segnale di 1^a categoria può essere **accoppiato** il segnale **Segnali accoppiati** d'avviso del segnale di 1^a categoria immediatamente successivo.

4. I segnali di regola sono installati alla sinistra del binario **Ubicazione**
percorso dal treno o sull'asse dello stesso ed in questi casi lo schermo è di forma rotonda.

Quando invece sono installati alla destra del binario stesso, lo schermo è di forma quadrata.

Un segnale di partenza comune a più binari, dai quali i treni partono sempre da fermi, sarà munito di schermo di forma rotonda.

Art. 35

**SEGNALI LUMINOSI SEMPLICI
DI 1ª CATEGORIA E DI AVVISO
SIGNIFICATO E RISPETTO****1. Segnali di 1ª categoria**

I segnali di 1ª categoria possono mostrare:

a) Una luce rossa – via impedita.

Il macchinista deve fermare il treno senza oltrepassare il segnale.

**b) Una luce verde – via libera.**

Il macchinista, se il treno è in moto, è autorizzato a proseguire; se il treno è fermo, può avanzare dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto (artt.17/18).



Quando il personale di macchina in testa al treno, scorge un segnale fisso disposto a via libera, deve controllare che tale rimanga finché non l'abbia oltrepassato.

2. Segnali di avviso ⁽²⁾

I segnali di avviso possono mostrare:

a) Una luce gialla – avviso di via impedita.

Il successivo segnale di 1ª categoria è a via impedita e quindi il macchinista deve mettersi in condizione di arrestarsi al segnale regolando la corsa in avvicinamento a detto segnale di 1ª categoria in modo tale da por-



⁽²⁾ Lo stante dei segnali d'avviso è dipinto a strisce bianche e nere alternate per distinguere detti segnali da quelli di 1ª Categoria in casi di spegnimento.

tare il treno ad una velocità non superiore a 30 km/h (*velocità di approccio*) da una distanza maggiore o uguale a circa 200 metri dal citato segnale di 1^a categoria, per poi arrestarsi in precedenza allo stesso disposto a via impedita.

La velocità di approccio (30 km/h) dovrà essere opportunamente ridotta dal macchinista sulle linee in discesa, in relazione all'efficacia del freno. Se però il segnale di 1^a categoria viene trovato a via libera potrà proseguire la corsa ma dovrà limitare la velocità in relazione alle indicazioni del segnale di 1^a categoria.

b) Gruppo di luci gialla e verde fisse – avviso di **via libera a 15 km/h.**

Il successivo segnale di 1^a categoria è a via libera per un itinerario da impegnarsi a velocità non superiore a 15 km/h.

Il macchinista perciò deve oltre-passare il segnale di 1^a categoria a velocità non superiore a 15 km/h e rispettare tale limite anche nel percorrere il successivo gruppo di scambi.



c) Una luce verde – avviso di **via libera senza limitazione di velocità.**

Il successivo segnale di 1^a categoria è disposto a via libera per un itinerario che non impone speciali limitazioni di velocità.



Art. 36

**SEGNALI LUMINOSI DI 1^a CATEGORIA E DI AVVISO
ACCOPPIATI**

Via impedita

Via libera. Preavvisa
inoltre un successivo
segnale a via libera
per un itinerario di
corretto tracciato.Via libera. Preav-
visa inoltre un
successivo segnale
a via impedita

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



Via libera con conferma di riduzione di velocità a 15 km/h. preavvisa inoltre un successivo segnale a via libera per un itinerario da percorrersi a velocità non superiore a 15 km/h.



Art. 37

SEGNALE DI CHIAMATA

1. I segnali di protezione potranno assumere anche i seguenti due aspetti:

- a) rosso lampeggiante di **chiamata** per indicare all'agente di condotta che è possibile l'ingresso in stazione con **marcia a vista a 5 Km/h** nell'impegnare ciascun deviatoio ed il controllo della regolare disposizione dell'itinerario.



2. Qualsiasi altro aspetto dei segnali *diverso da quelli indicati è da intendersi a via impedita* degli stessi segnali.

Art. 38

DISPOSIZIONI RIGUARDANTI TUTTI I SEGNALI DI 1ª CATEGORIA E DI AVVISO

- Avviso di fermata** 1. L'ordine di arresto ad un segnale di 1ª categoria è, di regola, preannunciato mediante un segnale di avviso. I treni devono rispettare i segnali di 1ª categoria anche se non fossero preceduti da segnale di avviso, come può avvenire per certi segnali di partenza, o in casi di linee provenienti da depositi, o in altri casi indicati mediante disposizioni speciali.

Esonero dal rispetto di un segnale di 1^a categoria a via impedita

2. Un treno eviterà la fermata al segnale fisso di 1^a categoria disposto a via impedita nel solo caso in cui abbia ricevuto da una precedente stazione specifica prescrizione che glielo consenta. I treni non potranno mai essere esonerati con la prescrizione di cui sopra dal rispetto dei segnali:

a) di protezione e partenza delle stazioni abilitate;

Un treno eviterà la fermata al segnale fisso di 1^a categoria disposto a via impedita se al segnale è stato conferito temporaneamente il carattere di permissività di cui all'art. 37.

Ordine di partenza con segnale a via impedita

3. Un treno può essere autorizzato dalla precedente stazione a superare un segnale fisso di 1^a categoria disposto a via impedita nel solo caso in cui abbia ricevuto dalla stazione stessa specifica prescrizione che glielo consenta.

Ordine di superamento segnale di protezione a via impedita

4. Un treno che si è fermato ad un segnale di 1^a categoria di protezione di una stazione abilitata disposto a via impedita può, senza attendere che il segnale assuma l'indicazione di via libera, *entrare in stazione con marcia a vista non superando la velocità di 15 km/h nei seguenti casi a) e b) ed a 5 km/h punto c)*:

a) quando presso il segnale si trovi un agente che dia l'autorizzazione di proseguimento consegnando all'agente di condotta regolare ordine scritto;

b) quando l'agente di condotta possa procurarsi dal regolatore della circolazione l'autorizzazione al movimento con prescrizione di movimento;

c) quando il treno possa essere fatto avanzare mediante segnale di **chiamata** di cui all'art.37).

Nei casi a) e b), l'agente di condotta si regolerà in base alle prescrizioni ricevute.

Nel caso c), l'agente di condotta non potrà proseguire oltre il termine dell'itinerario d'arrivo. Per la ripresa della corsa dovrà ricevere autorizzazione al movimento dal sistema di segnalamento o dal regolatore della circolazione con prescrizione di movimento.

5. Non verificandosi le condizioni indicate nei precedenti commi 4, e del successivo comma 6, l'agente di condotta, trascorsi 3 minuti dalla fermata del treno al segnale di 1^a categoria, deve mettersi in comunicazione telefonica con la località medesima.

Non ricevendo risposta, l'agente di condotta deve mettersi in comunicazione con il dirigente movimento della stazione successiva o, all'occorrenza, con il dirigente centrale operativo per ricevere informazioni.

**Partenza
a via
impedita**

6. Quando un treno debba partire da un binario comandato da segnale di partenza, distinto o meno per binario, che per guasto o altro motivo non possa essere disposto a via libera, al treno stesso dovrà essere praticata specifica prescrizione.

Quando eccezionalmente un treno debba partire da un binario sprovvisto di segnale, pur essendo la stazione munita di segnalamento di partenza per la direzione di inoltro del treno stesso, dovrà provvedersi con apposita prescrizione.

7. L'agente di condotta che debba superare un segnale di 1^a categoria a via impedita che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale, deve sempre considerare tale segnale come avviso a via impedita.

**Superamento
segnale con
avviso
accoppiato**

- 8.** In tutti i casi di arrivo e/o partenze da località di servizio con segnale a via impedita, o eccezionalmente da binario sprovvisto di segnale di partenza, in cui l'ordine venga dato per iscritto, al treno deve sempre essere notificato oltre alle specifiche prescrizioni occorrenti, anche la marcia a vista non superando la velocità di 15 km/h sull'itinerario interessato. **Marcia a vista e limitazione a 15 km/h sugli itinerari**
- 9.** La posizione normale dei segnali fissi di protezione delle stazioni è quella di via impedita. **Aspetto normale dei segnali di protezione**

Art. 39

SEGNALI DI PARTENZA

- Segnali di partenza** **1.** I segnali di partenza sono segnali di 1^a categoria e servono a comandare le partenze o il transito dei treni. Essi possono comandare la partenza da più binari o da un solo binario.
- Segnali di partenza dei binari deviati** **2.** Quando un treno parte da un binario non di corretto tracciato il macchinista non deve superare la velocità di 15 km/h nel percorrere gli scambi di uscita, salvo diversa prescrizione.



I segnali di partenza da binari che non siano di corretto tracciato possono essere contraddistinti da una tabella triangolare applicata sullo stante.

L'agente di condotta, nell'oltrepassare un segnale di partenza munito della tabella di cui sopra e nel percorrere il successivo gruppo di scambi, deve sempre limitare la velocità a 15 km/h.

4. Il segnale di partenza disposto a via impedita non deve essere oltrepassato dai treni in arrivo anche quando trattasi di un segnale comune a più binari.

**Oltrepassamento
segnale di
partenza**

Art. 40

SEGNALI BASSI

1. I segnali bassi luminosi, sia di giorno che di notte, danno le segnalazioni a mezzo di gruppi di due luci bianche fisse o lampeggianti portate da uno schermo nero di forma triangolare posto a limitata altezza dal suolo. La faccia posteriore del segnale è dipinta in grigio e non proietta alcuna luce.

**Segnali
bassi
luminosi**



2. Le segnalazioni dei segnali bassi luminosi sono le seguenti:

- a)** FERMATA: tanto *di giorno* che *di notte* due luci bianche in linea orizzontale;
- b)** LIBERO PASSAGGIO: tanto *di giorno* che *di notte* due luci fisse o lampeggianti abbinate verticalmente.

**Indicazione
dei segnali
bassi
luminosi**



- Luci lampeggianti** **3.** Il segnale luminoso, quando è atto a fornire la segnalazione delle luci bianche lampeggianti deve essere:
- distinto per binario;
 - posto alla sinistra del binario cui comanda.

- Rispetto dei segnali bassi** **4.** La segnalazione delle luci bianche lampeggianti in verticale relative ai segnali bassi luminosi, ha il significato solo per i treni in partenza e indica che il segnale di partenza comune a più binari è disposto a via libera per l'itinerario relativo al binario cui è riferito il segnale basso medesimo.
- Tutte le altre segnalazioni dei segnali bassi devono essere rispettate:
- dalle manovre;
 - dai treni in partenza da binari privi di distinto segnale, salvo il caso in cui la partenza con segnale a via impedita. Pertanto, quando detti segnali bassi devono essere rispettati e non possono essere disposti a via libera occorrerà apposita prescrizione al treno interessato.

Art. 41**PASSAGGI A LIVELLO CON BARRIERE DOTATI DI PROTEZIONE PROPRIA**

1. I passaggi a livello con barriere azionati automaticamente dai treni possono essere protetti lato ferrovia con apposito segnale fisso, costituito da una vela rettangolare dipinta a scacchi gialli e neri, recante al centro un fanale che, quando è acceso, proietta in direzione del treno sia di giorno che di notte, una luce bianca lampeggiante.

Detto segnale è sempre preceduto, a distanza di visibilità, da uno speciale segnale di attenzione, formato da una vela triangolare, gialla con bordo nero, recante la scritta “PL”.

Ambedue le vele sopra descritte devono avere superfici rifrangenti.



2. I segnali di cui sopra possono anche proteggere più passaggi a livello (fino ad un massimo di tre) susseguentisi a distanza non superiore a quella di frenatura. In tali situazioni il segnale di protezione e quello di attenzione devono essere muniti di una vela inferiore aggiuntiva con l'indicazione di tipo rifrangente, del numero dei passaggi a livello protetti.

3. Il fanale del segnale di protezione descritto al precedente comma 1, normalmente spento, proietta verso i treni luce bianca lampeggiante quando sono state chiuse le barriere del passaggio a livello e l'impianto è perfettamente funzionante. In caso di mancato funzionamento dell'impianto, il segnale lumi-

noso di protezione dei passaggi a livello si presenta spento; in tal caso il macchinista dovrà tempestivamente iniziare la frenatura in corrispondenza della tabella triangolare del segnale di attenzione, in modo da potere arrestare la marcia del treno prima di impegnare i passaggi a livello.

Qualora all'approssimarsi del treno detto segnale risulti anormalmente spento, il macchinista dovrà procedere con marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello interessati.

Ugualmente dovrà essere osservata la marcia a vista dei passaggi a livello interessati, in caso di fermata o riduzione di velocità al di sotto di 15 km/h nel tratto compreso tra il segnale lato treno ed i passaggi a livello da essi protetti.

5. Il fanale del segnale di protezione di alcuni passaggi a livello di cui al comma 3, può proiettare una luce gialla fissa quando sono state chiuse le barriere del passaggio a livello e l'impianto è perfettamente funzionante.

6. Le specifiche condizioni o modalità per l'impianto dei passaggi a livello di cui al presente articolo sono stabilite con appositi Ordini di Servizio.

Art. 42

PASSAGGI A LIVELLO SENZA BARRIERE CON SEGNALI LUMINOSI LATO STRADA

1. I passaggi a livello senza barriere muniti lato strada di segnali ottico - acustici azionati automaticamente dal treno pos-

sono essere protetti con i segnali e le modalità di cui all'art. 41. Qualora all'approssimarsi del treno detto segnale risulti anormalmente spento, il macchinista dovrà procedere con marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello interessati.

Ugualmente dovrà essere osservata la marcia a vista dei passaggi a livello interessati, in caso di fermata o riduzione di velocità al di sotto di 15 km/h nel tratto compreso tra il segnale lato treno ed i passaggi a livello da essi protetti.

2. Il macchinista che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un P.L. o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul P.L. stesso, non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del treno.

Art. 43

VISIBILITÀ DEI SEGNALI

I segnali fissi di 1^a categoria e di avviso, i segnali di attenzione, i segnali di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata, nonché i segnali di protezione propria dei passaggi a livello debbono essere visibili in condizioni atmosferiche normali ad almeno 150 metri. I segnali di 1^a categoria e i segnali di avviso delle stazioni sono posti i primi a circa 100 metri dalla punta dei deviatori d'ingresso delle stazioni ed i secondi in modo tale da precedere i predetti segnali di 1^a categoria a distanza di frenatura.

**Distanza di
visibilità**

Deroghe L'Unità competente può accordare deroghe alle norme di cui sopra in casi eccezionali, tenuto conto della velocità massima di linea e delle condizioni particolari del tracciato.

Art. 44

MANOVRA DEI SEGNALI FISSI

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

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

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

Accertamento in caso di disposizione a via impedita di un segnale **4.** La protezione dei segnali non può considerarsi efficace se la manovra non è stata fatta tempestivamente, com'è prescritto al precedente comma 3. In ogni modo, **dopo aver disposto a via impedita un segnale di 1ª categoria col corrispondente di avviso**, l'agente che ne ha eseguita la manovra, deve, prima di ingombrare il punto che con la manovra stessa intende proteggere, accertarsi che un treno non si sia già introdotto nel tratto compreso fra il segnale di avviso ed il punto

protetto oppure fra il segnale di 2^a categoria semaforico ed il punto protetto.

5. Un segnale fisso di protezione con posizione normale di via impedita che fosse stato disposto a via libera per l'inoltro di un treno deve, **appena** questo lo abbia **oltrepassato**, essere **manovrato a via impedita**.

**Ritorno a via
impedita di
un segnale di
protezione**

Art. 45

RISPETTO DEI SEGNALI FISSI NEI CASI DI MANCANZA OD IMPERFETTA DISPOSIZIONE OPPURE DI SPEGNIMENTO DELLE LUCI

1. La mancanza di segnalazione in un posto dove dovrebbe trovarsi un segnale fisso, oppure l'imperfetta od incompleta indicazione di un segnale, nonché i segnali luminosi semplici o quelli di protezione dei passaggi a livello, con tutte le luci spente debbono essere considerati come segnalazioni a via impedita.

**Rispetto di
un segnale
imperfetto o
guasto**

I treni potranno evitare la fermata nei casi di cui sopra quando abbiano ricevuto speciali comunicazioni o prescrizioni al riguardo.

Art. 46

PROVVEDIMENTI IN CASO DI GUASTO O DI MANCANZA DEI SEGNALI FISSI

1. Se un segnale fisso non funziona, oppure fornisce un'indicazione incerta, la stazione od il posto di manovra deve provvedere perché esso sia, possibilmente, disposto o mantenuto a via impedita; se ciò non fosse possibile il segnale fisso dovrà essere sostituito sul posto da un segnale di arresto a mano.

**Sostituzione
con segnale
di arresto
a mano**

2. Un segnale fisso che manchi sul posto o di notte sia spento dovrà essere sostituito con un segnale d'arresto a mano.

**Sostituzione
con segnale
di arresto
a mano**

3. Nel caso di diversi segnali fissi guasti, succedentisi e riguardanti la stessa linea, basterà esporre il segnale di arresto a mano presso il segnale che il treno incontrerà per primo.

**Sostituzione
e con
segnale
di arresto
a mano**

4. Il proseguimento del treno oltre un segnale guasto, qualunque sia l'indicazione dello stesso, sarà ottenuto nei modi previsti dall'Art.38 comma 2 e 4. Nel caso del precedente comma 4, la stazione dovranno dare anche un ordine scritto per precisare come il treno dovrà regolarsi in corrispondenza dei successivi segnali.

**Superamento
di un
segnale
guasto**

5. La sostituzione con segnale di arresto a mano di un segnale fisso spento, o guasto non a via impedita, non occorre quando la stazione abbia provveduto a far dare al treno precise istruzioni con regolari prescrizioni.

Prescrizioni

6. Nei casi contemplati nei precedenti commi 1 e 2, se il segnale fisso è d'avviso, dovrà ordinarsi al treno, dopo la fermata, di proseguire regolandosi come se il segnale fisso desse l'indicazione di avviso di via impedita.

**Guasto al
segnale di
avviso**

IV – SEGNALI PER LE MANOVRE CON LOCOMOTIVA

Art. 47

SEGNALI DEI MANOVRATORI

1. Le manovre con locomotiva si comandano con i seguenti segnali:

- a) **un movimento in avanti** ⁽⁴⁾ e cioè nel senso normale della marcia della locomotiva con **l'agitare orizzontalmente la**

**Movimento
avanti**



⁽⁴⁾ S'intende **movimento in avanti**, ossia nel senso normale della marcia della locomotiva, il seguente:

- a) per le locomotive a vapore, quando la locomotiva cammina col fumaio in avanti;
- b) per tutte le locomotive elettriche o diesel e per le automotrici il senso di marcia è definito solo quando esse rimorchiavano dei veicoli; in tal caso il segnale di marcia in avanti ordinerà il moto nel senso di trainare la colonna dei veicoli e quello di marcia indietro nel senso di spingere la colonna stessa.

Per le locomotive elettriche o diesel che non rimorchiavano veicoli il manovratore dovrà, all'inizio delle manovre, indicare al macchinista quale senso di marcia dovrà corrispondere al segnale di avanti e a quello di indietro.

Nel caso di due o più locomotive congiunte il senso in avanti è determinato dalla locomotiva di testa: se non vi sono veicoli e le locomotive estreme sono disposte in senso opposto il manovratore dovrà prendere accordi con i macchinisti per stabilire a quale locomotiva siano da riferirsi i segnali.

bandiera raccolta di giorno, e il fanale con la luce bianca di notte;

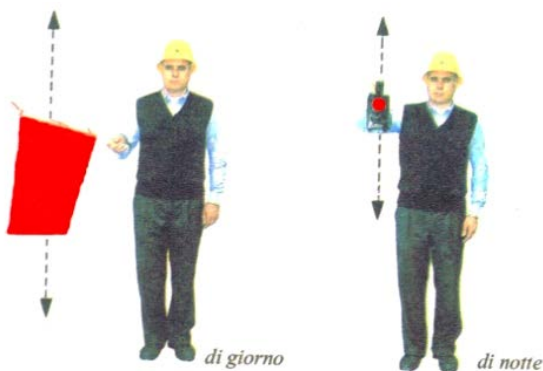
**Movimento
indietro**

b) un movimento indietro, e cioè nel senso contrario al precedente, con l'agitare dall'alto in basso la bandiera raccolta di giorno, e il fanale a luce bianca di notte;



Rallentamento

c) il rallentamento, con l'esporre la bandiera rossa spiegata di giorno e il fanale a luce rossa di notte, che deve essere tolto quando la manovra abbia ridotto sufficientemente la velocità;



Fermata

d) la fermata, con l'agitare dall'alto al basso la bandiera rossa di giorno e il fanale a luce rossa di notte.



Art. 48

USO DEL FISCHIETTO A TRILLO

1. Ognuno dei segnali di cui al precedente art. 47 deve essere preceduto da un fischio di moderata lunghezza dato, con fischietto a trillo, dall'agente addetto alla manovra. Quando alla manovra sono adibiti due o più agenti, l'avviso col fischietto a trillo, per la messa in moto della manovra, sarà dato dall'agente che esegue l'agganciamento e lo sganciamento, o, nel caso che non intervengono operazioni di agganciamento o di sganciamento, da quello, tra gli agenti stessi, che si trova più distante dalla locomotiva. **Utilizzo del fischietto**
2. Ogni movimento di manovra che s'immette o ha origine da un binario fiancheggiato da materiale in sosta su quelli adiacenti, deve essere preventivamente annunciato al personale in servizio dal manovratore di testa con i medesimi fischi di cui al precedente comma. Tale annuncio non occorre se entrambi i binari adiacenti a quello interessato dalla manovra sono liberi da altro materiale. **Manovre su binari adiacenti a materiale in sosta**

Le disposizioni locali possono prevedere, ai sensi della normativa antinfortunistica vigente, l'adozione di altre forme di annuncio o l'esonero dello stesso a seconda delle situazioni o delle condizioni di esercizio dell'impianto.

Agenti autorizzati all'uso **3.** Soltanto i Dirigenti e gli agenti incaricati di comandare ed eseguire la manovre possono far uso del fischietto a trillo.

Art. 49

USO DEL FISCHIO DEL MEZZO DI TRAZIONE

I segnali acustici di cui all'art. 56 comma 1 e 2 vanno dati dai macchinisti col fischio del mezzo di trazione, se questo è in testa alla colonna in manovra e l'istadamento da percorrere non è sorvegliato da apposito agente.

Art. 50

SEGNALI PORTATI DALLE LOCOMOTIVE

Le locomotive destinate alle manovre devono di notte portare tanto davanti che di dietro due fanali a luce bianca.

V – SEGNALI SUSSIDIARI ED ACCESSORI

A) SEGNALI SUSSIDIARI

Art. 51

TAVOLE DI ORIENTAMENTO

1. Per richiamare l'attenzione del personale di condotta sulla presenza dei segnali di 1ª categoria, di protezione propria dei P.L. con barriere, di avviso, si ricorre, di regola, all'istallazione in precedenza ad essi , di un certo numero di tavole di orientamento, disposte verticalmente ed opportunamente distanziate fra loro.

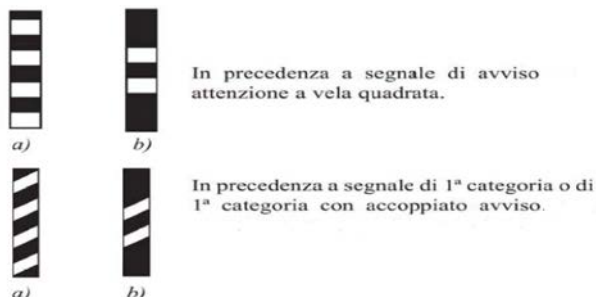
Le tavole possono essere possono di tipo normale o di tipo distanziometrico: le tavole del 1° tipo (fig. a) sono a strisce bianche e nere alternate; le tavole del 2° tipo (fig. b) sono a strisce bianche rifrangenti su fondo nero e presentano un numero di strisce decrescenti fino all'unità nel senso di marcia del treno, cui il segnale sussidiato delle tavole comanda; in particolari situazioni sono utilizzate tavole con pellicole ad alto potere rifrangente.

In entrambi i casi, le strisce sono disposte orizzontalmente, se la tavole precedono un segnale di avviso; sono disposte in senso inclinato, se precedono un segnale di 1ª categoria, un segnale di 1ª categoria con accoppiato avviso.
- Tipi di segnali in precedenza ai quali è prevista l'installazione

tipo normale e tipo distanziometrico

Strisce orizzontali

Strisce inclinate



2. Per richiamare l'attenzione dei macchinisti sulla presenza dei segnali di protezione propria dei passaggi a livello di cui all'art. 41, vengono impiegate tavole di orientamento dipinte a scacchi gialli e neri con superficie rifrangente ubicati in precedenza ai rispettivi segnali di attenzione e disposte verticalmente su proprio sostegno o su pali esistenti in linea.



Art. 52

B) SEGNALI ACCESSORI

TABELLE DI ORIENTAMENTO

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

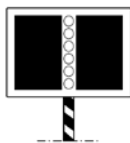


Fig. 1

costituita da una tavola rettangolare dipinta in nero con orlo bianco e divisa a metà da una striscia verticale dipinta in

Individua
zione di
fine
marciapie
de

bianco e munita di catarifrangenti bianchi, oppure dipinta con vernice luminescente bianca.

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

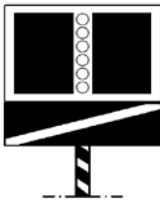


Fig. 2

Art. 53

PICCHETTO LIMITE DELLE MANOVRE

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

2. Tale picchetto terminante a punta e dipinto a strisce bianche e nere orizzontali. L'effettivo posizionamento del picchetto, nell'ambito della località di servizio, spetta alla Unità interessata, in relazione alle specifiche esigenze locali.



**Individuazione
punto protetto**

Art. 54

MEZZI DI SEGNALAMENTO

I principali segnali accessori sono: i segnali indicatori da deviatoi, le traverse limite di stazionamento, tabelle per segnalazioni acustiche.

**Principali
segnali
accessori**

Art. 55

SEGNALI INDICATORI DA DEVIATOIO

I segnali indicatori da deviatoio servono ad indicare la posizione del deviatoio a cui sono applicate. Esse danno le seguenti indicazioni, rese di notte visibile da apposita luce interna. Il segnale fornisce indicazioni identiche tanto se il deviatoio è incontrato di punta, tanto se incontrato di calcio.

a) Deviatoio semplice disposto per il tracciato diretto:

una striscia verticale bianca su fondo nero.

Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario A – B.



b) Deviatoio semplice disposto per la deviazione:

una freccia bianca su fondo nero.

La punta della freccia indica la parte verso la quale il binario devia.

Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario A –

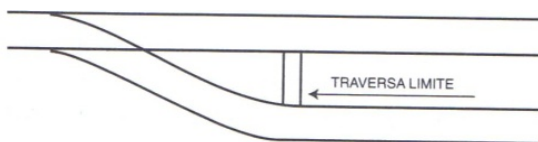


Art. 56

TRAVERSA LIMITE DI STAZIONAMENTO

Fra i binari divergenti di un deviatoio o di una intersezione può essere collocata una traversa dipinta in bianco, nel punto dove l'interbinario comincia ad essere tale da permettere l'occupazione di un binario senza ingombrare la circolazione sull'altro.

Individuazione
del punto di
ingombro



Art. 57

TABELLE PER CANTIERI DI LAVORO

1. In corrispondenza delle zone ove si svolgono lavori interessanti la linea, a lato del binario rimasto in esercizio e in precedenza al tratto di lavoro si devono collocare due tabelle F (art. 58).
2. Le tabelle F devono essere collocate, a cura del personale addetto al cantiere di lavoro, con la faccia portante la lettera rivolta verso la provenienza dei treni. Esse devono restare esposte per tutto il periodo di permanenza in linea del cantiere ed essere rimosse alla fine di detto periodo

Art. 58

TABELLE PER SEGNALAZIONI ACUSTICHE

Determinati passaggi a livello o punti della linea possono essere preceduti da apposita tabella rettangolare a fondo nero recante al centro la lettera maiuscola F dipinta di bianco con materiale rifrangente. In corrispondenza di tali tabelle il macchinista deve emettere un fischio moderatamente prolungato.



ALLEGATO A

SEGNALETICA COMPLEMENTARE

1. TABELLA INDICATRICE DI BINARIO PER STAZIONI TELECOMANDATE

Tabelle a fondo nero con numeri romani in bianco, ubicate immediatamente a valle dei deviatori d'ingresso, per l'individuazione, sulle linee telecomandate, del binario di ricevimento in caso di movimento di treno con segnale disposto a via impedita.



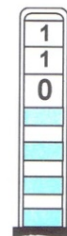
2. CROCE PER SEGNALI NON IN SERVIZIO

È costituita da una croce di S. Andrea di colore bianco che viene applicata su un segnale fisso per indicare al personale di macchina che il segnale stesso non è in servizio.



3. CIPPO CHILOMETRICO

Cippo a strisce orizzontali bianche e celesti con l'indicazione della progressiva chilometrica. In galleria il cippo è sostituito da una tabella che può essere illuminata per trasparenza.



Allo scoperto



In galleria

4. PICCHETTO LIMITE PER CIRCUITI DI BINARIO

Picchetto con testa a scalpello, il cui spigolo superiore è disposto perpendicolarmente al binario. Può essere installato in corrispondenza dei giunti isolati dei circuiti di binario ed è dipinto in rosso dalla parte della rotaia isolata ed in giallo dalla parte di quella non isolata.



5. PICCHETTO LIMITE SPECIALE PER CIRCUITI DI BINARIO DI IMMOBILIZZAZIONE DI DEVIATOI TELECOMANDATI

Picchetto prismatico a sezione quadrata, dipinto in rosso, bianco, grigio che può essere impiegato su linee con Dirigente Centrale Operativo.



Indica il punto oltre il quale deve essere portato il primo asse della locomotiva, senza impegnare gli aghi del relativo deviatoio, in caso di intervento dell'agente treno per la manovra a mano di un deviatoio centralizzato guasto o per l'accertamento della posizione e dell'integrità del deviatoio.



6. PICCHETTO INDICATORE DELLA POSIZIONE DEI PEDALI DI COMANDO DEI P.L. AUTOMATICI

Picchetto di sezione quadrata con testa a piramide, dipinto in azzurro e grigio. Può essere installato in corrispondenza dei pedali di comando dei P.L.



automatici, allo scopo di facilitarne l'individuazione.

7. PICCHETTO INDICATORE DELLA POSIZIONE DEI PEDALI DEL BLOCCO ELETTRICO CONTA-ASSI

Picchetto a sezione quadrata con testa a piramide dipinto in azzurro, rosso, grigio. È installato in corrispondenza dei pedali di conteggio del blocco conta-assi allo scopo di facilitarne l'individuazione.



8. SEGNALAZIONE DI OSTACOLO A DISTANZA RIDOTTA DAL BINARIO

È costituita da una serie di strisce orizzontali gialle e nere alternate, dipinte su un ostacolo fisso e serve per evidenziare che l'ostacolo si trova a distanza ridotta rispetto al bordo interno della più vicina rotaia.



9. TABELLA PER L'INDIVIDUAZIONE DEI P.L. SU LINEE IN SERVIZIO

a) Tabella rettangolare a fondo bianco rifrangente recante in colore nero la scritta "PL" e la progressiva del PL cui si riferisce. Deve essere ubicata a circa 50 metri in precedenza ai PL indicati nelle fiancate principali dell'orario di servizio.



10. SEGNALE D'ARRESTO IN PRECEDENZA AI P.L.

Tabella rettangolare di colore rosso con bordo bianco e recante in bianco la progressiva del P.L. cui si riferisce. Serve per indicare al guidatore che deve arrestare il convoglio prima di impegnare il passaggio a livello.



b) Tabella rettangolare a fondo giallo rifrangente recante in colore nero la scritta "PL" e il numero dei PL quando essi sono più di uno. Deve essere ubicata a distanza di 350 dalla tabella di cui al punto a). Le predette tabelle servono a facilitare l'individuazione dei passaggi a livello in caso di marcia a vista specifica in corrispondenza degli stessi.



ALLEGATO B

**AL REGOLAMENTO SUI SEGNALI
TRENI COMPOSTI CON MATERIALE ROTABILE
PARTICOLARE PER I QUALI È PREVISTO
L'IMPIEGO DELLA SOLA SEGNALAZIONE
LUMINOSA**

ALLEGATO C

ORDINI DI SERVIZIO

REGISTRAZIONI		Note
1	Ordine di Servizio n° del	
2	Ordine di Servizio n° del	
3	Ordine di Servizio n° del	
4	Ordine di Servizio n° del	
5	Ordine di Servizio n° del	
6	Ordine di Servizio n° del	
7	Ordine di Servizio n° del	
8	Ordine di Servizio n° del	
9	Ordine di Servizio n° del	
10	Ordine di Servizio n° del	
11	Ordine di Servizio n° del	
12	Ordine di Servizio n° del	
13	Ordine di Servizio n° del	
14	Ordine di Servizio n° del	
15	Ordine di Servizio n° del	
16	Ordine di Servizio n° del	
17	Ordine di Servizio n° del	
18	Ordine di Servizio n° del	
19	Ordine di Servizio n° del	
20	Ordine di Servizio n° del	
21	Ordine di Servizio n° del	
22	Ordine di Servizio n° del	
23	Ordine di Servizio n° del	
24	Ordine di Servizio n° del	
25	Ordine di Servizio n° del	
26	Ordine di Servizio n° del	
27	Ordine di Servizio n° del	

28	Ordine di Servizio n°	del	
29	Ordine di Servizio n°	del	
30	Ordine di Servizio n°	del	
31	Ordine di Servizio n°	del	
32	Ordine di Servizio n°	del	
33	Ordine di Servizio n°	del	
34	Ordine di Servizio n°	del	
35	Ordine di Servizio n°	del	
36	Ordine di Servizio n°	del	
37	Ordine di Servizio n°	del	
38	Ordine di Servizio n°	del	
39	Ordine di Servizio n°	del	
40	Ordine di Servizio n°	del	
41	Ordine di Servizio n°	del	
42	Ordine di Servizio n°	del	
43	Ordine di Servizio n°	del	
44	Ordine di Servizio n°	del	
45	Ordine di Servizio n°	del	
46	Ordine di Servizio n°	del	
47	Ordine di Servizio n°	del	
48	Ordine di Servizio n°	del	
49	Ordine di Servizio n°	del	
50	Ordine di Servizio n°	del	
51	Ordine di Servizio n°	del	
52	Ordine di Servizio n°	del	
53	Ordine di Servizio n°	del	
54	Ordine di Servizio n°	del	
55	Ordine di Servizio n°	del	
56	Ordine di Servizio n°	del	
57	Ordine di Servizio n°	del	
58	Ordine di Servizio n°	del	
59	Ordine di Servizio n°	del	
60	Ordine di Servizio n°	del	

FERROVIA CIRCUMETNEA CATANIA

Il sottoscritto agente _____

con la qualifica _____

dichiara di ricevere una copia del

Regolamento sui Segnali - Edizione 2019

Data

Firma
