

## V. – SEGNALI SUSSIDIARI ED ACCESSORI

### A) SEGNALI SUSSIDIARI

#### Art. 64.

*Soppresso.*

#### Art. 65.

#### TAVOLE DI ORIENTAMENTO

1. Per richiamare l'attenzione dei macchinisti sulla presenza dei segnali di 1<sup>a</sup> categoria, di protezione propria dei P.L. con barriere, di avviso o di attenzione a vela quadrata, si ricorre, di regola, all'installazione in precedenza ad essi, di un certo numero di tavole di orientamento, disposte verticalmente ed opportunamente distanziate fra loro.

**Tipi di segnali in precedenza ai quali è prevista l'installazione**

Le tavole possono essere 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 (1) e presentano un numero di strisce decrescenti fino all'unità nel senso di marcia del treno, cui il segnale sussidiato dalle tavole comanda; in particolari situazioni sono utilizzate tavole con pellicole ad alto potere rifrangente. In entrambi i casi, le strisce sono disposte orizzontalmente, se le tavole precedono un segnale di avviso o di attenzione a vela quadrata; sono disposte in senso inclinato, se precedono un segnale di 1<sup>a</sup> categoria, un segnale di 1<sup>a</sup> categoria con accoppiato avviso od un segnale di protezione propria dei P.L. con barriere.

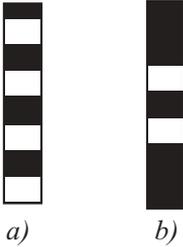
**Tipo normale e tipo distanziometrico**

**Strisce orizzontali**

**Strisce inclinate**

---

(1) Su alcune linee sono utilizzate tavole distanziometriche a strisce nere su fondo bianco rifrangente.

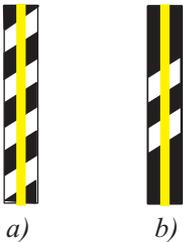


In precedenza a segnale di avviso o di attenzione a vela quadrata.



In precedenza a segnale di 1<sup>a</sup> categoria o di 1<sup>a</sup> categoria con accoppiato avviso o di protezione propria di P.L. con barriere.

**Particolari segnali permissivi** Sulle linee con blocco elettrico automatico le tavole di orientamento in precedenza ad un segnale permissivo di 1<sup>a</sup> categoria con accoppiato:



– l'avviso ad un segnale di protezione di stazione, di bivio, di posto di comunicazione, di P.L.;

– l'avviso ad un segnale di blocco cui può essere conferito temporaneamente carattere di permissività;

sono attraversate al centro da una striscia di colore giallo.

**Linee elettrificate** Sulle linee elettrificate le strisce delle tavole di tipo normale possono essere dipinte sui pali stessi dell'elettificazione portanti la linea di contatto; nelle gallerie si può ricorrere analogamente alla coloritura di tratti di pareti.

**Alto potere rifrangente** Sui tratti di linea in cui la nebbia non è considerata fenomeno eccezionale, i segnali di avviso, i segnali di 1<sup>a</sup> categoria non preceduti da segnali di avviso e situati fuori stazione, i segnali di

attenzione (art. 28 comma 1 b)) dovranno, salvo l'eccezione di cui al successivo capoverso, essere preceduti da tavole di orientamento del tipo distanziometrico con pellicole ad alto potere rifrangente.

In luogo di tale tipo di tavole, è consentito l'impiego di tavole di orientamento del tipo normale o distanziometrico nei seguenti casi:

- in precedenza ai segnali d'avviso accoppiati a segnali di 1<sup>a</sup> categoria;
- in precedenza ai segnali d'avviso isolati, sui tratti di linea la cui velocità massima risultante dalle fiancate dell'orario di servizio non sia superiore a 90 Km/h per il rango "A" ed a 100 Km/h per gli altri ranghi.

Quando l'installazione delle tavole di orientamento 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 tavole di formato ridotto purché sia comunque garantita la loro visibilità.

**Tavole di  
formato  
ridotto**

Le specifiche norme relative alle dimensioni e alle caratteristiche di tali segnali sono emanate dall'Unità centrale competente. Nelle stazioni, le tavole di orientamento possono essere omesse in precedenza ai segnali di partenza con avviso accoppiato posti su binari non adibiti al transito dei treni oppure, eccezionalmente, in presenza di situazioni d'impianto dove la loro installazione risulti difficoltosa (es: grandi impianti, ecc.)

**Omissione  
delle tavole**

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, le tavole di orientamento possono essere omesse in precedenza al segnale di partenza interno relativo al binario di ricevimento (o di stazionamento).



**Segnali di 2ª categoria** **1-bis.** Per richiamare l'attenzione dei macchinisti sulla presenza dei segnali di 2ª categoria, si può ricorrere all'impianto, in precedenza ad essi, di un certo numero di tavole di tipo distanziometrico, disposte verticalmente ed opportunamente intervallate.



*In precedenza a segnale di 2ª categoria*

Tali tavole sono a strisce bianche a cuspide rifrangenti su fondo nero (1) e presentano un numero di strisce decrescenti fino all'unità nel senso di marcia del treno, cui il segnale sussidiato dalle tavole comanda; in particolari situazioni sono utilizzate tavole con pellicole ad alto potere rifrangente.

La tavola incontrata per ultima dal treno è collocata ad una distanza dal segnale uguale a quella prevista dall'art. 55 per il segnale di attenzione.

**Segnali a protezione dei P.L. cui art. 53 bis**

**2.** Per richiamare l'attenzione dei macchinisti sulla presenza dei segnali di protezione dei passaggi a livello di cui all'art. 53 bis, vengono impiegate tavole di orientamento dipinte a scacchi gialli e neri con superficie rifrangente ubicate in precedenza ai rispettivi segnali di attenzione e disposte verticalmente su proprio sostegno o su pali della linea di contatto della trazione elettrica.



**Identificazione dei P.L.**

**3.** Per facilitare al macchinista l'identificazione dei passaggi a livello protetti da:

- segnali di blocco permissivi (art. 48 comma 2),
- segnali di cui art. 53,
- segnali di cui art. 53 bis,

detti passaggi a livello sono preceduti, ad opportuna distanza, da una o due tabelle successive di forma rettangolare che presentano al treno due strisce orizzontali dipinte in nero su fondo bianco rifrangente.



(1) Su alcune linee sono utilizzate tavole distanziometriche a strisce nere su fondo bianco rifrangente.



*In precedenza ai segnali di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata.*

4. I segnali di avviso di rallentamento e di avviso di fermata notificata, di cui al comma 2 dell'art. 28, sono sussidiati da tavole di orientamento di tipo distanziometrico disposte verticalmente su proprio sostegno o sui pali della linea di contatto della trazione elettrica.

**Segnali di avviso rallentamento e di avviso di fermata notificata**

Quando l'installazione delle tavole di orientamento 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 tavole di formato ridotto purché sia

comunque garantita la loro visibilità. Le specifiche norme relative alle dimensioni e caratteristiche di tali tavole sono emanate dall'Unità centrale competente.

Nel caso di rallentamenti ravvicinati (art. 32 bis comma 2), dette tavole si omettono in precedenza al segnale di avviso del secondo rallentamento incontrato dai treni.

Tali tavole sono a superficie gialla ad alto potere rifrangente con fasce centrali nere in numero decrescente fino all'unità nel senso di marcia del treno.

Le tavole devono essere almeno in numero di tre, distanziate fra loro di circa 100 metri. La prima tavola incontrata dal treno deve essere collocata ad almeno 300 metri dal segnale di avviso di rallentamento o di fermata notificata.

**Numero e distanza fra tavole**

Nel caso di rallentamento improvviso, la collocazione sul terreno di dette tavole deve avvenire nel tempo strettamente necessario per la loro posa in opera. In attesa della loro collocazione, sull'apposito modulo deve essere specificato che le tavole di orientamento non sono ancora esposte sul terreno.

5. Nell'orario di servizio sono indicati i tratti di linea e i periodi nei quali la nebbia è considerata fenomeno eccezionale.

**Nebbia fenomeno eccezionale**

## Art. 65 bis.

## TABELLE DI ORIENTAMENTO

**Individuazione  
del punto di  
normale  
fermata**

1. I binari delle stazioni possono essere muniti di tabelle di orientamento per indicare il punto di fermata dei treni viaggiatori in relazione alla loro composizione. Tali tabelle sono costituite da tavole quadrate suddivise in quattro quadranti, nei quali sono indicati in senso orario a partire dal quadrante in basso a sinistra, i numeri in ordine crescente riferiti ai raggruppamenti di composizione, stabiliti dalle Unità periferiche interessate, per i quali è previsto il punto di fermata.

I numeri ed i colori dei quadranti hanno i significati di seguito specificati:

– numeri BIANCHI in campo ROSSO:  
punto di fermata,

12	15
	<del>18</del>

– numeri NERI in campo GIALLO:  
preavviso del punto di fermata,

– numeri NERI in campo BIANCO:  
indica il raggruppamento di composizioni  
per cui è prevista la segnalazione del punto  
di fermata,

12	15
9	<del>18</del>

– numeri NERI CROCIATI in campo  
BIANCO:  
indica il raggruppamento di composizioni  
per cui non è prevista la segnalazione del  
punto di fermata,

12	15
9	<del>18</del>

– campo BIANCO senza numeri:  
si riferisce a segnalazioni già superate dal treno.

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

Le tabelle sono ubicate in successione progressiva rispetto alla marcia del treno, lato marciapiede: la prima incontrata dal treno è posta ad almeno 100 metri dalla successiva; le altre sono distanziate tra loro a seconda dei raggruppamenti di composizioni cui si riferiscono. In presenza di tale segnaletica, che ha solo valore informativo, il macchinista, in relazione al numero dei veicoli in composizione, dovrà arrestare il convoglio in corrispondenza della tabella di orientamento con il quadrante rosso relativo al raggruppamento di composizione che lo riguarda. Per composizioni non coincidenti con quelle espressamente indicate dalle tabelle, il valore in campo rosso da rispettare è quello immediatamente superiore alla composizione stessa.

**Posizionamento tabelle**

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

**Composizioni diverse da quelle indicate**

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

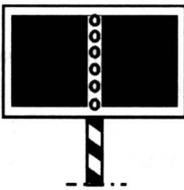


Fig. 1

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

**Individuazione di fine marciapiede**

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

**Tabelle di preavviso**

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

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

Sulle linee a doppio binario non banalizzate, le suddette tabelle devono essere applicate sul solo binario legale. Sulle linee banalizzate, le stesse devono essere installate anche sul binario di destra.

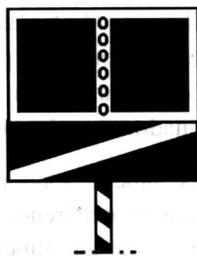


Fig. 2

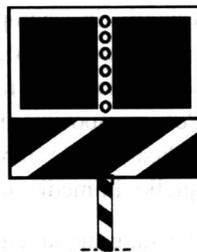


Fig. 3

**Art. 65 ter.**

**PICCHETTO LIMITE DELLE MANOVRE**

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



2. Tale picchetto terminante a punta e dipinto a strisce bianche e nere orizzontali, è ubicato ad almeno 100 metri dal segnale di 1ª categoria verso la stazione o, se il segnale è di 2ª categoria, ad almeno 100 metri dal punto che può essere occupato da un treno ricoverato sotto il segnale stesso ed avente la massima composizione dei treni che si effettuano sulla linea.

3. Il picchetto limite non viene impiegato in determinate stazioni che si trovano in particolari situazioni di esercizio, secondo quanto stabilito dall'Unità centrale competente.

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

**Stazioni con segnalamento plurimo**

## **Art. 66.**

### **RISUONATORI**

**1.** I risuonatori sono apparecchi acustici, collocati in prossimità del binario e consistenti in lastre metalliche o campane, che vengono percosse da un apposito martello, azionato dai treni al loro passaggio.

**2.** Questi apparecchi sono esclusivamente adoperati come segnali di orientamento, cioè aventi lo scopo di individuare punti singolari della linea, indicati in orario o da apposite istruzioni.

## B) SEGNALI ACCESSORI

## Art. 67.

## MEZZI DI SEGNALAMENTO

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

## Art. 68.

## DISCHETTI PER DEVIATOI

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

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

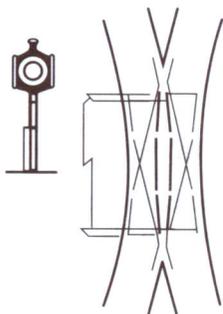
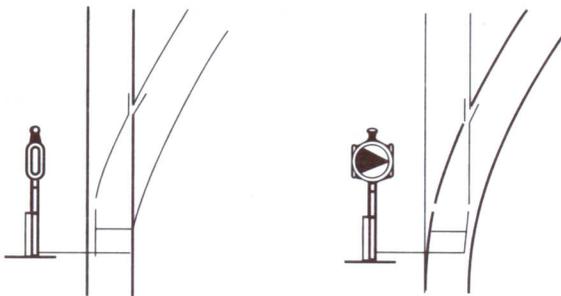
Per i deviatoi inglesi il dischetto è dipinto in bianco con un piccolo bordo nero esterno e si usa solo se il deviatoio è manovrato con unica leva.

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

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

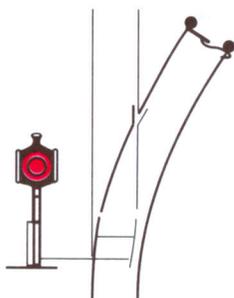
al binario se il deviatoio è disposto per la linea deviata. In questo caso la direzione della punta della freccia indica da quale parte si trova il binario deviato.

Per i deviatori in cui entrambi i binari sono in curva si considera diretto quello di minor deviazione.



Per i deviatori simmetrici il dischetto è **Deviatoi simmetrici** parallelo al binario se lo scambio è disposto per la linea di sinistra nel senso della corsa in cui è incontrato di punta.

Per i deviatori inglesi a manovra unica il dischetto si presenta normale al binario quando il deviatoio è disposto per le linee deviate. **Deviatoi inglesi**



5. Il dischetto imperativo si presenta **Ingresso in binario tronco** parallelamente al binario quando il deviatoio è disposto per il transito sul binario di corsa; si presenta normalmente al binario quando il deviatoio è disposto per il binario tronco.

- Illuminazione** 6. Di notte i dischetti dev'ono presentare ai treni, se disposti normalmente al binario, la loro faccia illuminata da luce riflessa e se sono disposti parallelamente al binario, luce bianca.
7. I dischetti indicativi fanno conoscere al macchinista il binario sul quale viene istradato; quando sono disposti per il binario deviato, indicano anche se la deviazione è verso destra o verso sinistra.
- Rispetto del dischetto imperativo** 8. I dischetti imperativi disposti **normalmente al binario** percorso dal treno **impongono** al macchinista di provvedere immediatamente all'**arresto**, procurando di non impegnare il deviatoio relativo. Analogamente dovrà regolarsi il macchinista in manovra, a meno che la manovra debba inoltrarsi sul binario tronco.
9. L'esistenza dei dischetti ai deviatoi non dispensa dall'uso di tutti gli altri segnali e dall'osservanza di tutte le altre misure di sicurezza e di prudenza che sono prescritte dai regolamenti.

### Art. 69.

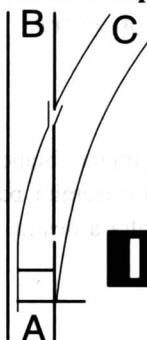
#### SEGNALI INDICATORI DA DEVIATOIO

I segnali indicatori da deviatoio servono ad indicare la posizione del deviatoio a cui sono applicati. Essi danno le seguenti indicazioni, rese di notte visibili da apposita luce interna.

**Deviatoio tallonabile** A) **Segnale indicatore da deviatoio semplice tallonabile e da deviatoio inglese doppio (tallonabile o intallonabile).**

**Indicazioni sia di punta che di calcio** Il segnale fornisce indicazioni identiche tanto se il deviatoio è incontrato di punta, tanto se è incontrato di calcio.

**1. 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.



**2. Deviatoio semplice disposto per la deviazione:**



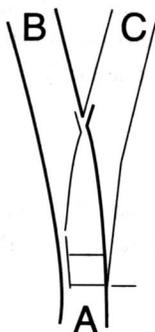
una freccia bianca su fondo nero.

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

Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario A-C.



Tale indicazione è usata anche per ciascun ramo di deviatoio simmetrico.

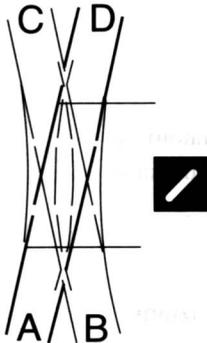


Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario A-B.



Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario A-C.

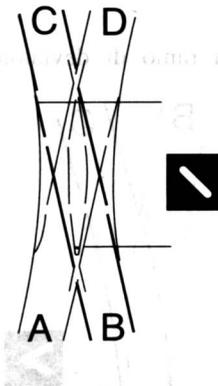
**3. Deviatoio inglese con due apparecchi di manovra disposto per il tracciato rettilineo diretto da sinistra a destra:**



una striscia inclinata bianca su fondo nero con l'estremità bassa a sinistra e quella alta a destra di chi la guarda.

Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario A-D.

**4. Deviatoio inglese con due apparecchi di manovra disposto per il tracciato rettilineo diretto da destra a sinistra:**

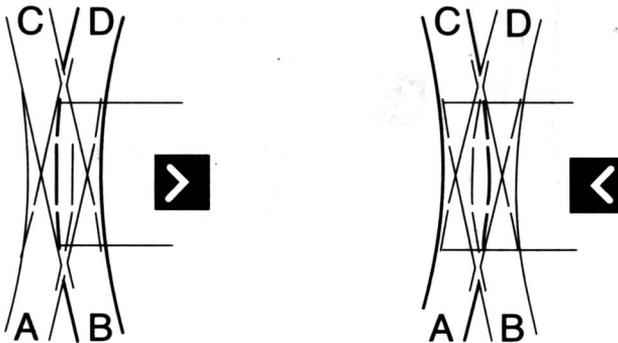


una striscia inclinata bianca su fondo nero con l'estremità bassa a destra e quella alta a sinistra di chi la guarda.

Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario B-C.

**5. Deviatoio inglese con due apparecchi di manovra disposto per una deviazione:**

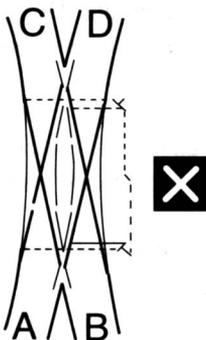
una freccia bianca su fondo nero avente la punta rivolta dalla parte verso la quale il binario devia.



Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario B-D.

Indica che il deviatoio è predisposto per l'itinerario A-C.

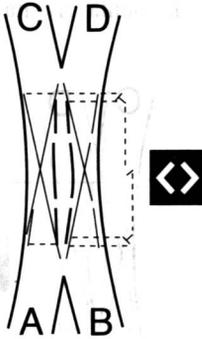
**6. Deviatoio inglese con apparecchio di manovra unico disposto per i tracciati rettilinei:**



una croce bianca (di S. Andrea) su fondo nero.

Indica che il deviatoio è predisposto per gli itinerari A-D e B-C.

**7. Deviatoio inglese con apparecchio di manovra unico disposto per i tracciati in deviazione:**



una doppia freccia bianca su fondo nero.

Indica che il deviatoio è predisposto per gli itinerari A-C e B-D.

**Deviatoio  
intallonabile  
con manovra  
elettrica**

**B) Segnale indicatore da deviatoio semplice intallonabile con manovra elettrica.**

Il segnale fornisce indicazioni diverse a seconda che il deviatoio sia incontrato di punta o di calcio.

**Indicazioni di  
punta**

Quando il deviatoio è incontrato di punta, la corrispondente faccia del segnale dà le stesse indicazioni di cui ai precedenti punti A. 1 e A. 2.

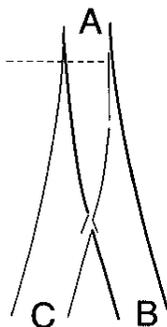
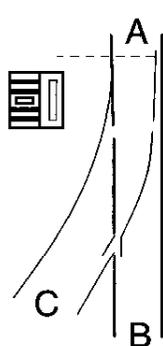
**Indicazioni di  
calcio**

Quando il deviatoio è incontrato di calcio, la corrispondente faccia del segnale presenta, per una parte, una striscia verticale bianca, e per l'altra, strisce orizzontali bianche e nere alternate. Di notte, alla striscia verticale e al complesso delle strisce orizzontali corrispondono, rispettivamente, una striscia verticale e una orizzontale entrambe luminose e bianche.

Il ramo percorribile del deviatoio impegnato di calcio è individuato dalla posizione relativa della striscia verticale rispetto alle strisce orizzontali.

Le indicazioni, quando il deviatoio intallonabile è impegnato di calcio, sono le seguenti:

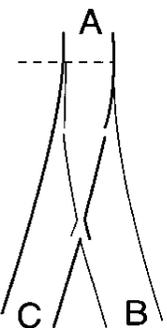
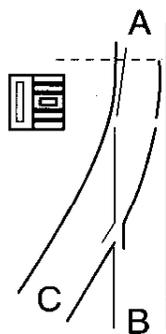
**1. Deviatoio semplice disposto per le provenienze dal ramo di destra.**



Striscia verticale bianca a destra rispetto alle strisce orizzontali.

Indica che il deviatoio è predisposto per gli itinerari B-A.

**2. Deviatoio semplice disposto per le provenienze dal ramo di sinistra.**

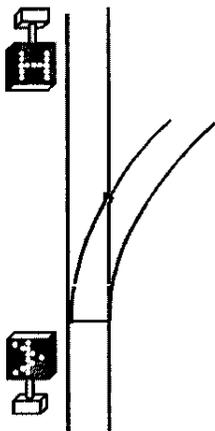


Striscia verticale bianca a sinistra rispetto alle strisce orizzontali.

Indica che il deviatoio è predisposto per gli itinerari C-A.

### C) Segnale indicatore da deviatoio semplice intallonabile con manovra oleodinamica.

Indicatori  
permanente-  
mente  
luminosi

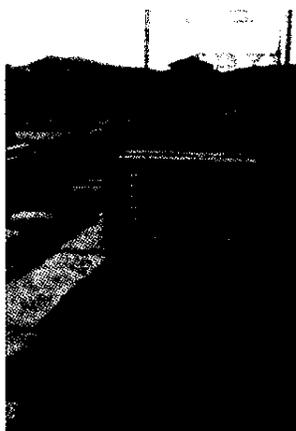
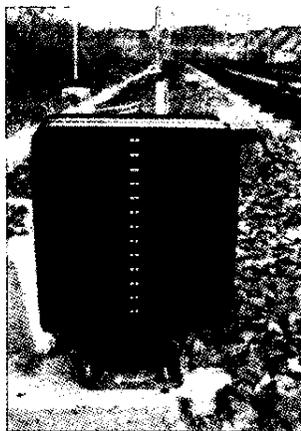


I deviatori con manovra oleodinamica sono provvisti di segnali indicatori da deviatoio permanentemente luminosi, che sono in numero di due per ogni deviatoio semplice (uno per movimenti con deviatoio incontrato di punta e l'altro per movimenti con deviatoio incontrato di calcio) e forniscono le medesime indicazioni di cui ai precedenti punti A. 1, A. 2, B. 1, B. 2.

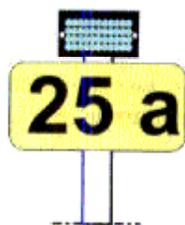
Sulle linee telecomandate e nei singoli impianti in telecomando, in corrispondenza o immediatamente prima dei predetti segnali luminosi è installata, una tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente recante, in colore nero, il numero del

deviatoio cui si riferisce.

A tale tabella può essere associato il segnale luminoso da deviatoio a luce blu di cui al punto D).



**D) Segnale luminoso da deviatoio a luce blu (per deviatoi con manovra elettrica e con manovra oleodinamica).**



**1. Deviatoi con manovra elettrica.**

Determinati deviatoi con manovra elettrica, oltre al segnale indicatore di cui al precedente punto A) oppure B), possono essere muniti di un segnale luminoso da deviatoio costituito da due luci contrapposte di colore blu, (una per movimenti con deviatoio incontrato di punta e l'altra per movimenti con deviatoio incontrato di calcio) ciascuna delle quali è munita, sullo stesso stante, di una tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente recante, in colore nero, il numero del deviatoio cui si riferisce. Tale segnale è posto in corrispondenza del segnale indicatore di cui ai punti A) e B).

Conformazione

L'accensione a luce blu fissa del segnale luminoso indica che esiste il controllo del deviatoio ad esso associato e che la posizione assunta dal deviatoio stesso è congruente con quella voluta dall'itinerario comandato.

Significato

La mancata accensione del segnale luminoso a luce blu di un deviatoio di percorso indica che manca una od entrambe le predette condizioni.

Mancata accensione

Per i deviatoi muniti di segnale luminoso a luce blu, le indicazioni dei relativi segnali di cui ai precedenti punti A) e B) sono rese visibili di notte, anziché da apposita luce interna, da pellicola bianca ad alto potere rifrangente.

**2. Deviatoi con manovra oleodinamica.**

Determinati deviatoi con manovra oleodinamica, oltre ai segnali indicatori di cui al precedente punto C), possono essere muniti, di un segnale luminoso da deviatoio costituito da una sola luce di colore blu, munito di una tabella a fondo giallo, ad alto potere rifrangente, recante, in colore nero, il numero del deviatoio cui si riferisce. Tale segnale è posto in corrispondenza o

Conformazione

immediatamente prima di ciascun segnale indicatore di cui al punto C).

L'accensione a luce blu fissa del segnale luminoso indica che esiste il controllo del deviatoio ad esso associato e che la posizione assunta dal deviatoio stesso è congruente con quella voluta dall'itinerario comandato.

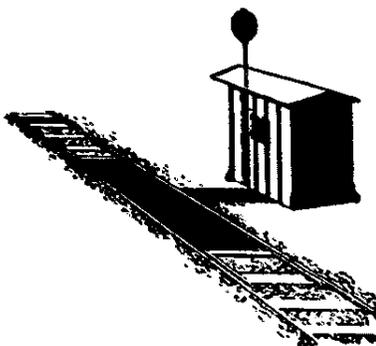
La mancata accensione del segnale luminoso a luce blu di un deviatoio di percorso indica che manca una od entrambe le predette condizioni.

Per i deviatoi muniti di segnale luminoso a luce blu, le indicazioni dei relativi segnali indicatori rimangono quelle descritte al precedente punto C).

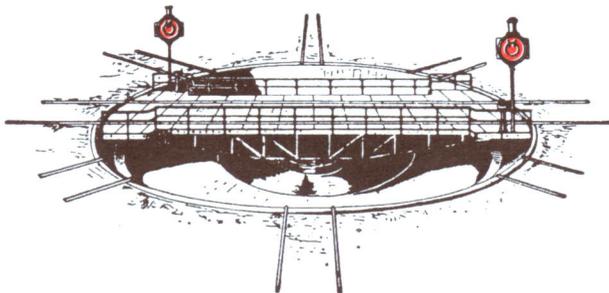
#### Art. 70.

#### DISCHETTI PER LE BILANCE A PONTE E PER PIATTAFORME

1. Le bilance a ponte possono essere munite di dischetti dipinti interamente in rosso. Quando il dischetto è disposto normalmente al binario di accesso il meccanismo è in posizione per pesare e le locomotive non devono passare sulle bilance; quando il dischetto è disposto parallelamente al binario indica che la bilancia è in condizione da permettere il passaggio.



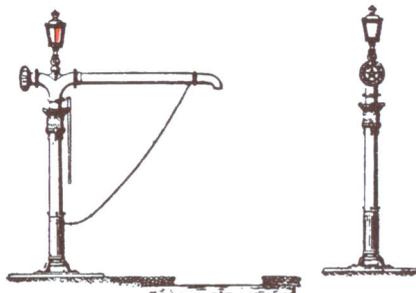
2. Le piattaforme ad un solo binario possono essere munite di dischetto analogo a quello di cui al comma 1, il quale, se disposto normalmente al binario d'accesso, vieta di passare sulla piattaforma con locomotive o veicoli.



Art. 71.

### FANALI PER COLONNE IDRAULICHE

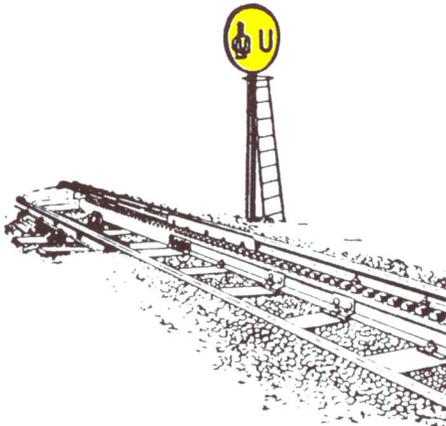
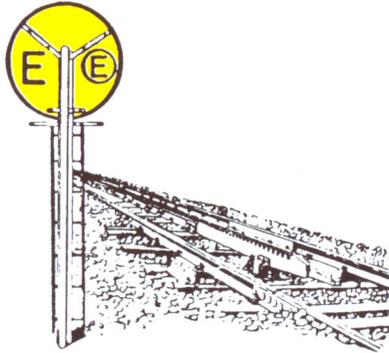
I fanali delle colonne idrauliche possono essere muniti sulle due facce disposte parallelamente al braccio di erogazione, di vetri per metà bianchi e per metà rossi, in modo da presentare tali luci ai treni che si avvicinano alla colonna idraulica quando il braccio di queste è disposto normalmente al binario. Quelle luci indicano che è permesso il passaggio sul binario attiguo alla colonna dalla parte della luce bianca, mentre è vietato sul binario attiguo dalla parte della luce rossa.



## Art. 72.

**DISCHETTI AGLI ESTREMI DEI TRATTI  
A DENTIERA**

1. Sulle linee dove, intercalati a tratti esercitati ad aderenza naturale, esistono tratti a dentiera, gli estremi di questi ultimi sono segnalati da dischetti fissi.
2. Tali dischetti sono dipinti in giallo e portano le lettere E ed U rispettivamente dalla parte dell'entrata e dell'uscita dalla dentiera; di notte sono illuminati da ambo le parti.



Art. 73.

SEGNALI PER LOCOMOTIVE ED  
AUTOMOTRICI ELETTRICHE

1. Per ordinare l'**abbassamento degli archetti** (pantografi o trolley) sulle linee elettrificate a conduttori aerei, si espone, 50 metri avanti l'inizio del tratto da percorrere ad archetti abbassati: **Abbassamento archetti**



il segnale di «*abbassamento*».

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



dal segnale di «*preavviso*»

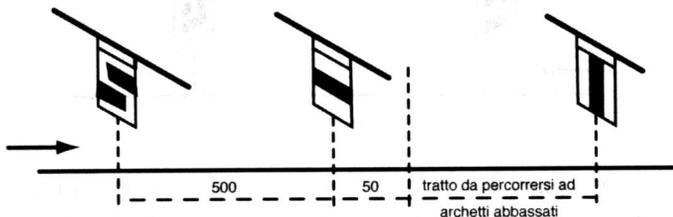
**Segnale di preavviso**

e seguito, al termine del tratto stesso:



dal segnale di «*alzamento*» degli archetti.

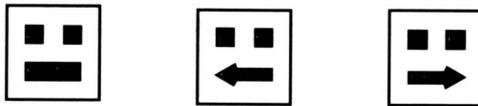
**Alzamento archetti**



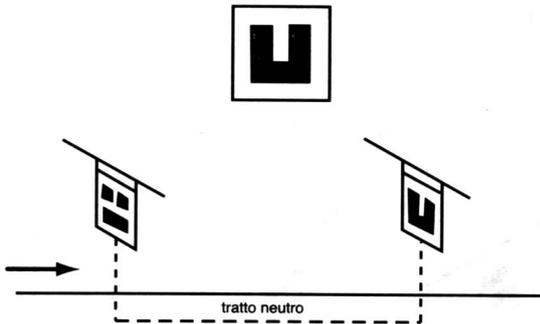
**Omissione segnale di preavviso** Quando il tratto da percorrerli ad archetti abbassati sia in stazione e non sia mai percorso da treni in transito, può omettersi il segnale di preavviso.

Inoltre, se l'inizio del tratto stesso trovasi in un punto nel quale la velocità ammessa non superi i 30 km/h, il segnale di abbassamento anzidetto può essere posto a distanza minore di quella di 50 metri suindicata od anche in immediata precedenza dell'inizio del tratto.

**Tratto neutro** Per indicare **un tratto neutro** si espone, all'inizio del tratto stesso, uno dei seguenti segnali (1):



senza farlo precedere dal segnale di preavviso; al termine, di regola, il segnale:



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

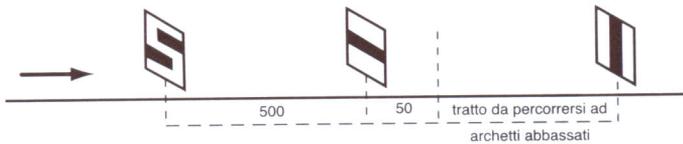
(1) Gli ultimi due segnali si usano in precedenza a scambi; la punta della freccia indica la direzione dell'itinerario sul quale trovasi il tratto neutro.

3. I segnali di abbassamento degli archetti debbono, salvo il caso di necessità improvvisa, essere sempre notificati al personale di macchina o con disposizione generale o con apposito ordine scritto.

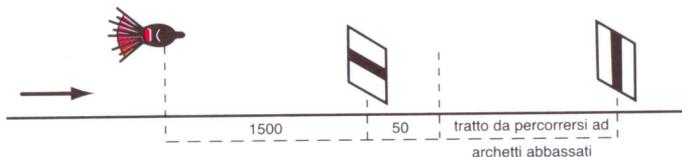
**Notifica ai treni**

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

**Vele a mano**



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



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

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

**Tratto di linea facilmente individuabile**

## Art. 73 bis.

**SEGNALI PER ROTABILI ATTREZZATI CON  
APPARECCHIATURE DI RIPETIZIONE  
IN MACCHINA DEI SEGNALI  
E DELLE CONDIZIONI DELLA VIA**

**Attivazione  
delle apparec-  
chiature**

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



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



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

**Disattivazione  
apparecchiature**

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



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



— segnale di «avviso fine zona codificata».

3. Per segnalare l'esistenza, su una linea codificata, di una zona di limitata estensione eccezionalmente priva di codice (vedi art. 48 bis comma 3), si espongono in precedenza alla zona stessa i seguenti segnali: **Tratto non codificato**



— segnale di «inizio zona non codificata» preceduto, ad opportuna distanza, dal



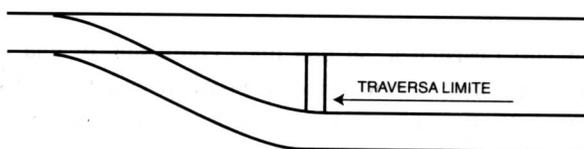
— segnale di «avviso inizio zona non codificata».

4. Sulle linee attrezzate con il blocco automatico del tipo a correnti codificate, atto a consentire la ripetizione continua di segnali in macchina, i tratti codificati sono indicati con apposito segno convenzionale in fiancata dell'orario di servizio.

## Art. 74.

## TRAVERSA LIMITE DI STAZIONAMENTO

**Individuazione del punto di ingombro** 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.



## Art. 75.

## TABELLE PER CANTIERI DI LAVORO

1. In corrispondenza delle zone ove si svolgono lavori interessanti la linea devono essere collocate, lungo la stessa, apposite tabelle rettangolari portatili, aventi le fogge di seguito indicate.

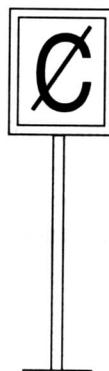
Inizio tratto  
con cantiere



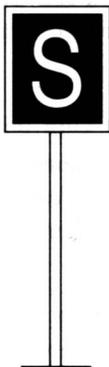
— Tabella per «cantiere di lavoro», a fondo nero con lettera C dipinta in bianco su una delle facce.

Fine tratto  
con cantiere

— Tabella per «fine cantiere di lavoro» a fondo bianco con lettera C dipinta in nero su una delle facce.



Ad ogni tabella C deve corrispondere una tabella  $\mathcal{C}$ , posta dallo stesso lato del binario, nel punto in cui termina la zona di lavoro.



2. Quando il cantiere di lavoro è composto da un unico gruppi di operai concentrato in un breve tratto di linea, in luogo del segnale con la lettera C di cui al comma 1 deve essere collocato un segnale costituito da una tabella a fondo nero con la lettera S dipinta in bianco su una delle facce. Tale segnale non deve essere seguito da alcun segnale per indicare la fine del cantiere.

**Tratto breve di lavoro**

3. Di notte ed in galleria le tabelle di cui ai commi 1 e 2 devono essere rese appariscenti con mezzi rifrangenti; in casi particolari, esse potranno essere anche illuminate.

4. Sulle linee a semplice binario deve essere collocata una tabella C (oppure S) per ciascuna provenienza, a sinistra del binario e a 1000 metri dall'inizio della zona di lavoro.

**Posizionamento: linee a semplice binario**

5. Sulle linee a doppio binario, se i lavori interessano entrambi i binari, devono essere collocate due tabelle C (oppure S) per ciascuna provenienza, una a sinistra del binario di sinistra ed una a destra del binario di destra (per le eventuali circolazioni nel senso di destra o illegale).

**Linee a doppio binario**

Se i lavori interessano un solo binario, deve essere collocata una tabella C (oppure S) per ciascuna provenienza, a sinistra del binario per le circolazioni nel senso di sinistra o legale ed a destra per quelle nel senso di destra o illegale. In tutti i casi le tabelle C (oppure S) collocate alla sinistra del binario devono essere poste a 1000 metri dall'inizio della zona di lavoro, mentre quelle collocate alla destra del binario devono essere poste a 1000 metri dall'inizio della zona di lavoro quando la velocità massima ammessa dalla linea sia uguale o inferiore a 100 km/h per il rango «A» ed a 110 km/h per gli altri ranghi; a 1200 metri negli altri casi.

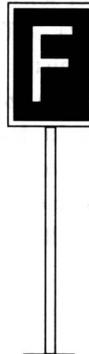
- Tabelle F sul binario attiguo ai lavori** **6.** Sulle linee a doppio binario, quando il cantiere operi su di un solo binario, a lato dell'altro binario ed in precedenza al tratto di lavoro si devono collocare due tabelle F (art. 76), l'una a sinistra per le provenienze dal senso di sinistra o legale, l'altra a destra per le provenienze dal senso di destra o illegale.
- Posa in opera e rimozione** **7.** Le tabelle S, C,  $\mathcal{C}$  ed 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.
- Emissione fischi** **8.** Avvicinandosi alle zone di lavoro segnalate dalla tabella C o S, nonché nel percorrere le zone stesse, i macchinisti devono emettere ripetuti fischi di cui all'art. 5 comma 2.

### Art. 76.

#### 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.

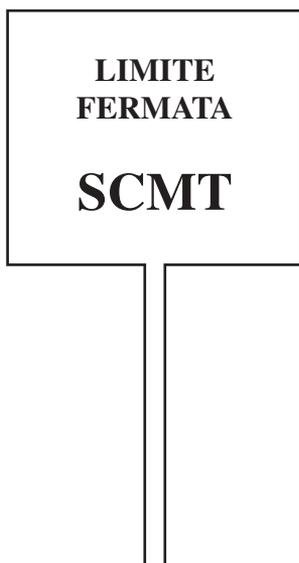
In corrispondenza di tali tabelle il macchinista deve emettere un fischio moderatamente prolungato.



**Art. 77****TABELLA LIMITE DI FERMATA PER TRENI  
ATTREZZATI CON SISTEMA CONTROLLO  
MARCIA TRENO (SCMT)**

Sulle linee attrezzate con il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) determinati segnali di partenza possono essere preceduti da una apposita tabella a fondo bianco catarifrangente recante, dipinta in nero, la scritta "LIMITE FERMATA SCMT".

In corrispondenza di tale tabella il personale di condotta, in servizio con i rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota o rimorchi) attrezzati con apparecchiatura SCMT inserita ed efficiente, deve arrestarsi con i treni in arrivo o attestarsi con i treni in partenza.



*Approvato dal Ministro  
con Decreto N. 285 in data 14 luglio 1947*

Al presente Regolamento è annessa una “*Tabella dei Segnali*”  
facente parte delle disposizioni generali e particolari  
dei posti di servizio (I.S.D. art. 5/1)