

da **Approfondimenti** del 11 gennaio 1999

Ma il verde non basta...

di Aurelio Basso

...potremmo certamente trasferire questa affermazione ad un discorso sull'ecologia; parlando invece di treni, mi riferisco naturalmente al segnale verde (in gergo si dice "aperto") cioè disposto a via libera.
Non basta alla partenza di un treno, anche perché, di solito, il segnale "si apre" soltanto dopo che alcune condizioni sono state soddisfatte e certe incombenze espletate.



1. Il segnale è "aperto", ma saranno state espletate tutte le procedure necessarie alla partenza del treno? (Foto David Campione, 28 novembre 1998)

Nella normale prassi, prima che ad un treno venga confermata appunto la via libera (e parliamo di grandi stazioni dove avviene per esempio un cambio squadra o inversione del senso di marcia) è necessario che al capotreno vengano consegnati i documenti di viaggio (foglio di corsa o M 16 e bollettino di marcia o M 88) nonché il foglio veicoli (M 18) che riassume tutta la composizione del treno, con i valori di peso effettivo e peso frenato di ciascun veicolo e rango di velocità prescritto, che il capotreno stesso deve verificare.

A questi documenti, quasi sempre sono allegate specifiche prescrizioni, fatte firmare dal dirigente di movimento al macchinista e controfirmate dal capotreno (M 40) di carattere commerciale (disabilitazione biglietterie, oblitteratrici guaste) antifortunistico (marciapiedi di limitata lunghezza, camminamenti lungo linea inagibili) o di circolazione (abbassamenti archetti su tratti neutri, ricevimento in stazioni su binari non previsti o fermate non in orario, per servizio personale).



2. Prima della partenza dell'Interregionale 2022 Milano - Torino, il capotreno consegna al macchinista le prescrizioni di movimento per la controfirma. (Foto David Campione, 27 febbraio 1998)
3. Il modello M40, utilizzato per prescrizioni di carattere generico.

3. Il modello M40, utilizzato per prescrizioni di carattere generico.

Anche i rallentamenti non in orario vengono comunicati a macchinista e capotreno, su un modulo di colore giallo (M 3) anch'esso firmato da entrambi e che fa parte dei documenti di scorta. In base a quanto riportato sull'M 3, il capotreno codifica i minuti di perditempo sul foglio di corsa sulla base del tempo realmente

In base a quanto riportato sull'M 3, il capotreno codifica i minuti di perditempo sul foglio di corsa sulla base del tempo realmente

ENTE FERROVIE DELLO STATO		N°7	M. 40 a
Treno _____		del _____/_____/19____	
Si ordina(*) Si dà avviso(**) a _____			
<hr/>			
f			

perso tra i punti del rallentamento indicati, o con l'uso di apposite tabelle della Prefazione Generale all'Orario di Servizio, previo semplici calcoli.

Se il treno è in origine di corsa o riparte da stazione in cui ha invertito il senso di marcia, al capotreno sarà consegnato anche un modulo (TV 40) a cura del personale di verifica, a riprova della avvenuta e regolare prova freno.



Foto David Campione

4. La prova freno è stata completata, come indicato dalle tre luci disposte a V sul segnale in alto a sinistra nella foto, e l'Intercity 554 Vesuvio è pronto per partire alla volta di Milano. (Foto David Campione, 23 gennaio 1998)

Se prevista, può essergli consegnata una cassetta per il pronto soccorso, numerata, il cui numero viene annotato sul foglio di corsa. In caso di guasto al segnale di partenza, può essergli consegnato un modulo verde (M 7) che prescrive la partenza con segnale a via impedita (ma con le condizioni di blocco esistenti per la via libera) o un M 40 (in tal caso il treno viene "licenziato" dal capostazione di piazzale con la paletta di comando).

E, naturalmente, per i treni viaggiatori, è fondamentale l'avvenuto e completo incarozzamento comunicato al capotreno, che ne richiede il "pronti" con l'uso del fischetto, dalla coda alla testa, con uno svettare di mani o di berretti (più folkloristico!) di giorno, o da uno sfavillare di lanterne, di sera, da parte dei conduttori di scorta al treno (è sempre più raro vederne più di due!).

E' qui che il segnale verde viene confermato dal capotreno al macchinista, di giorno con la bandiera verde, di notte con la luce verde della lanterna.



Foto Ciro Vitiello

5. Dato un ultimo sguardo al convoglio per accertarsi che sia completato l'incarozzamento dei passeggeri, il conduttore da il "pronti" al capotreno che a sua volta lo conferma al macchinista. (Foto Ciro Vitiello, Novembre 1996)

Perciò, signori, se dovete trovarvi alla stazione, in attesa della partenza di un treno e, nonostante il famoso verde, il treno non dovesse partire, chiedetevi se la procedura è stata completata...proverete più soddisfazione alla partenza nel sapere che le condizioni di sicurezza e regolarità sono state realizzate!

Se poi vedete che il treno parte col segnale rosso... beh, non allarmatevi: sicuramente è stato emesso un M 7 o un M 40!!! Non ci resta che augurarvi buon viaggio!

Aurelio Basso - 11 gennaio 1999

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003