

Tabella delle corrispondenze tra le Istruzioni per l'Esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni (IELB) inserite nell'IPCL e nell'ISPAT ed il nuovo Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT), delle Osservazioni, delle competenze dei Gestori Infrastrutture (GI) e delle Imprese Ferroviarie (IF) e dei principi normativi modificati con il nuovo RCT.

Il nuovo RCT non regola contesti di esercizio in via di dismissione, obsoleti o al di fuori dei binari utilizzati per la circolazione dei treni, come ad esempio: le linee con il controllo degli incroci (comprese quelle a Dirigenza Unica), le linee con il blocco telefonico, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatori privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, la circolazione delle locomotive a vapore, le manovre negli scali di smistamento, ecc. Tali contesti di esercizio se ancora esistenti dovranno essere regolamentati dal GI attraverso proprie Disposizioni di Esercizio (DE), emanate in coerenza con le norme esistenti (vecchio RCT, ecc). Il GI, attraverso proprie DE, emanate in coerenza con i principi del nuovo RCT, deve anche regolamentare, sentite le IF interessate, le procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle IF medesime. Le norme relative ai contesti di esercizio non regolamentati dal nuovo RCT e le procedure di interfaccia devono essere comunicate dal GI alle IF interessate; queste ultime restano a loro volta incaricate di portarle a conoscenza del proprio personale.

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>Art. 1 DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALLA LINEA, AI PdS ED ALLA CIRCOLAZIONE</p> <p>1. - La normativa vigente (artt. 2/2 e 19/4 RCT, artt. 14/2 e 36/4 IPCL) consente che, su determinate linee (o tratti di linea) a doppio binario dotate di "speciali attrezzature", possano essere impartite disposizioni particolari per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di circolazione (linee banalizzate). Queste Istruzioni riportano le norme, previste dalle "Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate", riguardanti il personale dei treni. Le norme in esse contenute, salvo quando diversamente specificato nel testo, sono valide sia sulle linee a Blocco elettrico automatico (BA) che con blocco conta-assi (B.ca). Per le situazioni non previste nelle presenti Istruzioni e nelle eventuali norme di dettaglio, emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate nell'Orario di Servizio, dovranno essere adottate le norme regolamentari comuni.</p>	<p>2.9 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.</p>	<p>Introdotta il principio che le linee sono tutte banalizzate, salvo alcune di esse sulle quali i treni sul binario illegale circolano solo in casi eccezionali.</p> <p>Aspetti organizzativi di competenza del GI.</p>	X		X
<p>2. - Per particolari tratti di linea banalizzati (tratti antenna, interconnessioni, ecc.), l'Unità centrale competente può impartire deroghe alle presenti norme.</p>		Non sono ammesse deroghe da parte di RFI.			X
<p>3. - Ai fini delle presenti Istruzioni con il termine Posto di Servizio (PdS) s'intendono le stazioni, i posti di movimento, i posti di comunicazione ed i bivi dotati di attrezzature per la circolazione dei treni sul binario di destra.</p>	<p>2.11 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono atte al distanziamento dei treni e sono delimitate da segnali di protezione.</p> <p>2.12 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: nelle quali possono svolgersi incroci, 	Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>precedenze, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), della linea percorsa e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate anche posti di movimento;</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>bivi</i>: nei quali si diramano più linee; - <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario; - <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al solo distanziamento dei treni. 				
<p>4 . - Le speciali attrezzature, di cui al comma 1 sono le seguenti:</p> <p>a) dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario (1);</p> <p>b) BA oppure B.ca, con dispositivo dotato di organi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del blocco su ciascun binario, e cioè per la istituzione della circolazione a destra (2) o per il ripristino, sullo stesso binario, della circolazione a sinistra (2).</p> <p>c) impianti di sicurezza che permettono la formazione di itinerari da e per il binario di destra, e segnalamento per la circolazione a destra;</p> <p>d) segnalamento di linea per la circolazione a destra</p> <p>(1) Un binario escluso dalla circolazione per mezzo di tale dispositivo è detto, più brevemente, "fuori servizio".</p> <p>(2) La direzione "destra" e "sinistra", è sempre in relazione con la direzione di corsa del treno</p>	<p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei rotabili. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>5. - In relazione alle caratteristiche d'impianto di cui al comma 4/c, fanno eccezione:</p> <p>a) le stazioni ove è previsto, per la circolazione a destra, un segnalamento così realizzato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>per le partenze</i>: un apposito segnale imperativo di blocco posto a destra, al di là dello scambio estremo di stazione, non collegato con l'itinerario di partenza verso il binario di destra; - <i>per gli arrivi</i>: un segnale di protezione, che non può 		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 4.</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>essere disposto a via libera, preceduto da avviso e provvisto di segnale di avanzamento (i treni vengono sempre fatti avanzare con segnale di avanzamento);</p> <p>b) le stazioni ove sono completamente realizzate, per la circolazione a destra, solo le condizioni per la formazione degli itinerari relativi ad alcuni binari. Gli arrivi e le partenze da e per il binario di destra, e non relativi ai suddetti binari, avvengono sempre con i segnali di protezione e di partenza disposti a via impedita (i treni in arrivo vengono sempre fatti avanzare con segnale di avanzamento). Le stazioni dotate del segnale imperativo di blocco di cui al punto a) - primo alinea - sono esplicitamente indicate con l'apposito simbolo (art. 3 PGOS) posto nelle fiancate principali di destra dell'Orario di Servizio, nel senso dei treni interessati.</p>					
<p>6 . Quando nel tratto di linea compreso tra due stazioni esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di protezione della stazione successiva. Una sezione di blocco può essere anche delimitata, da uno o da entrambi i lati, dai segnali di altri posti di servizio (bivio, posto di comunicazione, posto di movimento). Se nel tratto di linea compreso tra due posti di servizio esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali di blocco intermedi. Fra due PdS consecutivi, sulle linee esercitate con B.ca, non possono esistere più di due PBI. Sulle linee con BA le sezioni possono essere protette da segnali concatenati o da segnali di 1a categoria preceduti da segnali di avviso isolato. Sulle linee con B.ca, salvo casi particolari, le sezioni sono protette da segnali di 1a categoria preceduti da segnali di avviso.</p>	<p>7.28 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco".</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>7. - La segnaletica di linea è ubicata a sinistra per i treni circolanti sul binario di sinistra rispetto al loro senso di circolazione ed a destra per i treni circolanti sul binario di destra; sia in linea che nei PdS, i segnali si differenziano, in relazione alla posizione rispetto al binario cui comandano, per la forma della vela che è circolare, se i segnali sono ubicati a sinistra del binario a cui comandano e quadrata, se ubicati a destra (1). Tutti i segnali di avviso, protezione e partenza dei PdS sono sempre accesi fatta eccezione per l'eventuale segnale di avviso accoppiato al segnale imperativo di blocco. Nelle</p>	<p>2.6 Per comunicare al treno informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione sull'infrastruttura sono installati i segnali fissi e i dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida del treno.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche</p>	<p>L'ubicazione dei segnali è disciplinata dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>stazioni, indicate con apposito simbolo nell'Orario di Servizio, dotate del segnale imperativo di blocco di cui al comma 5/a, le partenze per il binario di destra avvengono sempre con i segnali di partenza disposti a via impedita. Le stazioni dotate di tale segnale devono essere presenziate da DM qualora i treni debbano circolare sul binario di destra. In partenza da tali stazioni non è ammessa la marcia parallela, salvo casi particolari autorizzati dall'Unità centrale competente. Il segnale imperativo di blocco è normalmente spento e si accende quando la circolazione viene esclusa sul binario attiguo, mediante l'apposito dispositivo o, nel caso in cui tale dispositivo non sia richiesto dall'apparato per l'uso promiscuo del binario attiguo in entrambi i sensi, anche quando viene orientato il senso di circolazione a destra sul binario interessato. In linea, i segnali permissivi di BA e dei PBI aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) e i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali permissivi di BA e dei PBI ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di effettivo orientamento del blocco (2).</p> <p>(1) Tale differenza non sussiste per i segnali in galleria, che non sono muniti di vela.</p> <p>(2) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su alcune linee con BA, in cui i segnali permissivi di BA che comandano al binario di sinistra, sono sempre accesi, qualunque sia il senso in cui è orientato il BA, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.</p>	<p>procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p>8. - I segnali di blocco automatico, sia dei PdS che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari. I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'Orario di Servizio. I PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBA dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d" Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti sul binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>un itinerario per il binario di destra, viene riportata l'indicazione del PBA protetto su tale binario. In particolari situazioni impiantistiche (segnale di partenza esterno munito della relativa tabella, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Sulla medesima tabella recante la lettera maiuscola "P" dei segnali di blocco permissivi, viene riportato il numero del PBA e la relativa progressiva chilometrica. Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter"). I segnali di blocco del B.ca, sia dei PdS che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari. I numeri dei posti di blocco conta-assi (PB e PBI) vengono riportati nell'Orario di Servizio. I PBI relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBI dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d". Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei posti di blocco protetti sul binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente un itinerario per il binario di destra, viene riportata l'indicazione del posto di blocco protetto su tale binario. In particolari situazioni impiantistiche (segnale di partenza esterno munito di relativa tabella, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. I segnali di PBI devono essere muniti di una tabella a fondo bianco indicante, con carattere di colore nero, il numero del PBI (PBI n°.....).</p>					
<p>9. Le linee banalizzate possono essere attrezzate con sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT).</p>	<p>2.7 Per assicurare la circolazione dei treni in sicurezza sull'infrastruttura è installato il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p>	<p>Tutte le linee devono essere attrezzate con un sistema di protezione.</p> <p>Aspetti organizzativi di competenza del GI.</p>	X		X
<p>10. - Le linee con BA, salvo casi particolari, sono</p>		<p>Vale quanto previsto per il</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>attrezzate con BA a correnti codificate, atto a consentire la ripetizione dei segnali in macchina sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra.</p>		precedente comma 1.			
<p>11. - La circolazione unidirezionale - o marcia parallela - su entrambi i binari, dei treni che utilizzano il blocco orientato nel medesimo senso sui binari della linea, è ammessa alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le linee esercitate con BA, salvo casi particolari, devono essere attrezzate con le apparecchiature di cui al comma 9, o almeno con quelle di cui al comma 10 sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra; - le linee esercitate con B.ca devono essere attrezzate con le apparecchiature di controllo della marcia dei treni di cui al comma 9, sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra; - i mezzi di trazione utilizzati sulle predette linee devono essere equipaggiati con le apparecchiature di bordo relative alle attrezzature di cui ai commi 9 e/o 10 sulle linee con BA e con quelle di cui al comma 9 sulle linee con B.ca. L'adozione della circolazione unidirezionale - o marcia parallela - è subordinata a specifica autorizzazione delle Unità periferiche interessate. L'Unità centrale competente, sulle linee con BA, per soddisfare situazioni particolari di circolazione e se le caratteristiche di esercizio sono di tipo semplificato, (tratti molto brevi, assenza segnali permissivi) può autorizzare la circolazione unidirezionale - o marcia parallela - dei treni anche in assenza delle predette apparecchiature, fermo restando le altre condizioni precedentemente stabilite. I treni che dovessero essere messi in circolazione privi di apparecchiature di cui ai commi 9 e/o 10 devono essere tempestivamente notificati al DCO o al DC (al DM in caso di mancanza del DC). Qualora, un treno per guasto verificatosi durante la corsa, non possa utilizzare le apparecchiature di cui ai commi 9 e/o 10, il personale di condotta deve dare avviso scritto al DCO oppure al DC (DM in caso di assenza del DC) utilizzando il telefono terra - treno se disponibile; in caso contrario, per emettere tale avviso, deve fermare al primo posto di servizio sulle linee telecomandate oppure alla prima località di servizio presenziata sulle linee a dirigenza locale. Sulle linee 	<p>2.9 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.</p> <p>4.19 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1., escluso il tratto dall'avvio del treno fino al ricevimento a bordo dei dati relativi all'infrastruttura necessari ad attivare la protezione che deve essere percorso non superando la velocità di 50 km/h.</p> <p>3.2 Un rotabile dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del freno; - sottosistema di bordo per la segnalazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione e registrazione della velocità istantanea del rotabile; - sistema di registrazione degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di comunicazione via radio terra-treno; 	<p>Tutti i treni devono circolare protetti da un sistema di protezione.</p> <p>Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI, per quanto riguarda le linee.</p> <p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF, per quanto riguarda i treni.</p>	X	X	X

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>ove previsto il predetto avviso potrà essere dato con comunicazione verbale registrata. Sulle linee con BA, quando il blocco è regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, se non fosse possibile utilizzare le attrezzature di cui ai commi 9 e/o 10 per guasto o per assenza di tale attrezzatura, il treno può essere inviato in circolazione parallela, solo se inoltrato sul binario di sinistra. Sulle linee con B.ca, quando il blocco è regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, se non fosse possibile utilizzare le attrezzature di cui al comma 9, la circolazione unidirezionale dei treni - o marcia parallela - non è ammessa. Nel caso di istituzione del blocco telefonico sul binario di destra, non è consentita la circolazione parallela per quel senso di marcia. In tutti i casi in cui i treni vengono distanziati con il blocco telefonico, nei relativi dispacci deve essere sempre specificato il binario di inoltro (di sinistra o di destra).</p>	<p>- dispositivo per le segnalazioni acustiche. 11.1 Un treno non può partire dalla località di origine corsa con il SSB del sistema di protezione della marcia guasto.</p>				
<p>11 bis. - Sulle linee ove non è consentita la marcia parallela non è ammesso, salvo il caso di cui ai successivi commi 21, 22 e 23, inoltrare i treni nel senso di circolazione a destra se non è stato prima interrotto il binario di sinistra.</p>		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		
<p>11 ter. - La contemporanea circolazione con il blocco orientato nel senso di destra su entrambi i binari è consentita solo nei casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente.</p>	<p>2.9 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.</p>	Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		
<p>12. - I PL a barriere complete azionate sia automaticamente che non automaticamente sono protetti da segnali fissi sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra (1).</p>	<p>2.5 Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade e una o più linee ferroviarie. 4.22 I Passaggi a Livello (PL) devono essere impegnati dai treni con i dispositivi che inibiscono il passaggio del traffico lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) attivi. 4.23 I PL devono essere sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà</p>	Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>dell'attraversamento, collegati al sistema di segnalamento, nelle situazioni di esercizio quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraversamento costituito da più di due binari; - tortuosità del tracciato stradale.; - composizione e volume del traffico stradale; - spazio fra le barriere e i binari tale da consentire l'indebita presenza di veicoli stradali o altri ingombri non ferroviari all'interno dell'attraversamento stesso, anche con le barriere correttamente chiuse. <p>14.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il passaggio del traffico lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non possono essere attivati, i PL possono essere impegnati dai treni o dalle manovre solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino la medesima efficacia dei dispositivi non attivabili.</p>				
<p>13. - Nei PdS presenziati sulle linee con DCO, nei bivi e nei PdS presenziati, questi ultimi da DM, sulle linee a dirigenza locale, per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti alla circolazione devono essere in ogni caso (linea con o senza DCO) osservate le norme di cui all'art. 18/2 RCT (il dispositivo di esclusione è uno dei dispositivi atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto). Nei PdS telecomandati non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.</p> <p>(1) Nelle stazioni di cui al comma 5/a tale protezione è realizzata per la circolazione sul binario di destra, con i segnali imperativi di blocco.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 12.			
<p>14. - Oltre alla normale attrezzatura telefonica, relativa al binario di sinistra, esiste attrezzatura telefonica anche in corrispondenza dei segnali ubicati sul binario di destra (2). Eventuali attrezzature particolari e le norme per il loro impiego sono descritte nelle istruzioni di dettaglio.</p> <p>(2) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su alcune linee, in cui tale attrezzatura è ubicata presso ciascun segnale di protezione sul solo binario di sinistra secondo quanto indicato dalle unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.</p>	<p>2.8 Per consentire la comunicazione telefonica con i treni sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno". Su determinate linee è possibile inviare contemporaneamente a uno o più treni una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p>	Vale quanto previsto per il precedente comma 12.			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>15. - Le linee banalizzate devono essere riportate nell'Orario di Servizio specificando se è consentita la marcia parallela di cui al comma 11. Nelle fiancate principali dell'Orario di Servizio devono essere riportate le indicazioni riguardanti anche il binario di destra per ciascun senso di marcia.</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 12.</p>			
<p>16. - L'inoltro di treni sul binario di destra con segnale a via libera non comporta alcun avviso ai treni medesimi. Ai treni percorrenti il binario di destra, in luogo delle prescrizioni di cui agli artt. 19 RCT e 36 IPCL, vanno praticate, quando occorrenti, le prescrizioni di cui alla presente Istruzione.</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.</p>	X		
<p>17. - Qualora, pur essendo regolarmente orientato ed efficiente il blocco, l'inoltro di un treno da un PdS dovesse avvenire con segnale disposto a via impedita (od il treno dovesse partire da binario eccezionalmente sprovvisto di segnale di partenza), oltre a prescrivere, nei modi consueti, l'esonero dal rispetto del segnale (o la partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza), va dato avviso al treno: - con mod. M. 40 DL, del binario sul quale sarà istradato: <i>" Viaggiate da a sul binario di (sinistra o destra)"</i>, se trattasi di linea a dirigenza locale; - con mod. M. 40 TELECOMANDO, del binario sul quale dovrà istradarsi: <i>" Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA"</i>, se trattasi di linea in telecomando. In entrambi i casi la prescrizione non occorre qualora sia possibile attivare il segnale di avvio a luce fissa.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 16.</p>			
<p>18. - Nei PdS di cui al comma 5/a, le prescrizioni di</p>		<p>Vale quanto previsto per il</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>cui al comma 17 vanno praticate a tutti i treni istradati sul binario di destra, anche se il segnale imperativo di blocco a valle degli scambi è disposto a via libera. La conferma per il personale di condotta della disposizione a via libera del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi è implicita nell'ordine di partenza dato dal DM con la paletta di comando. Il personale di condotta, dopo l'avviamento del treno, è tenuto ad assicurarsi dell'effettiva disposizione a via libera del predetto segnale, fermando prontamente il treno qualora il segnale stesso non presenti tale aspetto.</p>		precedente comma 16.			
<p>19. - Nei PdS di cui al comma 5/a, in caso di guasto del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il blocco è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo con la specifica prescrizione del mod. M. 40 DL sulle linee a dirigenza locale o M. 40 TELECOM sulle linee in telecomando. Nel caso che il segnale imperativo di blocco si disponga improvvisamente a via impedita ed il conseguente arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa devono essere adottate procedure analoghe a quelle previste, per il caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza, dall'IPCL e dall'ISPAT.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 16.			
<p>20. - Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM (o DCO) potrà disporre per la riattivazione con dispaccio. La mancata riattivazione di un binario determina il mantenimento nello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole. La circolazione a doppio binario potrà essere ripresa istradando i treni sul binario di sinistra, per ciascun senso di marcia. Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata con il blocco telefonico, secondo le modalità previste dalle apposite Istruzioni. In tal caso, il dispositivo del "fuori servizio" dovrà essere mantenuto nella posizione di esclusione dalla circolazione. Ai treni interessati dovrà essere prescritta la marcia a vista in corrispondenza dei PL</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 16.			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
protetti dai segnali di PBA, dai segnali di PBI e, all'occorrenza, dal segnale di una località di servizio nonché degli eventuali PL automatici a semibarriera esistenti nella tratta.					
<p>21. - Nel caso di arresto di un treno circolante nel senso di sinistra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato esistano PL, il DM del PdS attiguo verso il quale il treno è diretto deve ordinare verbalmente al capotreno di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito ordine scritto. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (1) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma. Il DM del PdS che aveva vincolato il treno, può autorizzare il proseguimento solo dopo aver provveduto alla riattivazione del binario, prescrivendo marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL ancora da impegnare dal treno protetti dal segnale di partenza delle stazioni, dai segnali permissivi di PBA o dai PBI nonché dei PL con semibarriere azionate automaticamente. Nel caso particolare di altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo, devono essere adottati per tutti i treni i provvedimenti sopra descritti.</p> <p>(1) "Treno ... del ... confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta."</p>	<p>9.4 Qualora, in seguito ad una anomalità che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni in linea, per la ripresa della corsa occorre autorizzazione registrata del regolatore della circolazione di giurisdizione. Tale autorizzazione potrà essere concessa solo previo accertamento dell'esistenza delle condizioni di sicurezza.</p>	<p>L'interlocutore del regolatore della circolazione è sempre l'agente di condotta.</p> <p>Vale quanto previsto per il precedente comma 16.</p>			X
<p>22. - Nel caso di arresto di un treno circolante nel senso di sinistra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato esistano PL, il DCO dovrà vincolare la partenza del treno al proprio nulla osta, trasmettendo all'agente treno di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito ordine scritto. Il DCO può autorizzare il proseguimento solo dopo aver provveduto alla riattivazione del binario, prescrivendo marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL ancora da impegnare dal treno protetti dal segnale di partenza delle stazioni, dai segnali permissivi di PBA o dai PBI nonché dei PL con semibarriere azionate automaticamente. Nel caso particolare di altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo, devono essere adottati per tutti i treni i</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 21.</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
provvedimenti sopra descritti.					
23. Nel caso di arresto in linea di un treno circolante nel senso di destra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovranno essere emanate dalle Unità periferiche interessate norme analoghe a quelle di cui ai precedenti commi 21 (linee a dirigenza locale) e 22 (linee in telecomando), in relazione alle specifiche situazioni di fatto ed alle caratteristiche d'impianto		Vale quanto previsto per il precedente comma 21.			
24. Nel caso di guasto contemporaneo del dispositivo per l'inversione del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere arrestata fino alla riparazione del dispositivo o delle telecomunicazioni.	11.6 In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.				
25. - Durante i periodi di disabilitazione degli impianti di cui al comma 5/a, è ammesso istituire la circolazione sul binario di destra solo nei casi d'interruzione accidentale. Per tali circostanze, le Unità periferiche interessate dovranno impartire le necessarie norme di dettaglio predisponendo opportuni moduli prestampati. Si dovrà, comunque, provvedere quanto prima all'abilitazione dell'impianto.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
<p style="text-align: center;">Art. 2 PRESCRIZIONI - RALLENAMENTI - ABBASSAMENTO ARCHETTI - TRATTI NEUTRI - INDICATORI DI VELOCITA' MASSIMA</p> <p>1.- Sulle linee banalizzate, tutti i treni, con l'eccezione nel seguito indicata, devono essere in possesso delle prescrizioni sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra. Tutte le prescrizioni sono valide sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra, se non è diversamente precisato nei relativi moduli. Tale precisazione, se occorrente, compete a chi dispone l'emissione di una prescrizione, e va riportata nel modulo sotto la forma: " <i>Se istradati sul binario di sinistra</i>" o " <i>Se istradati sul binario di destra</i>". Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti a sinistra, o perché circolanti a destra) le prescrizioni di carattere accidentale afferenti ai tratti fino al PdS attiguo a quello ove la prescrizione è notificata; in tal caso non occorre nel modulo di prescrizione la precisazione di cui al precedente capoverso.</p>	<p>4.8 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p>	Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>2.- Sulle linee banalizzate in nessun caso i rallentamenti potranno essere compresi in orario. Per l'individuazione dei rallentamenti nei moduli di avviso di attivazione, cessazione e spostamento nonché in quelli di notifica possono essere indicati in luogo delle stazioni gli altri posti di servizio (PC, PM e Bivi) che delimitano la tratta soggetta a rallentamento. I rallentamenti devono essere segnalati sul terreno su ciascun binario interessato in entrambi i sensi di circolazione, secondo le disposizioni stabilite nei punti seguenti.</p>	<p>12.5 In caso di anomalità all'infrastruttura devono essere imposte ai treni le necessarie restrizioni temporanee di velocità, denominate rallentamenti.</p> <p>12.6 I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni.</p> <p>12.7 Quando la notifica e la segnalazione dei rallentamenti non venga effettuata attraverso il sistema di segnalamento, essi devono essere notificati ai treni con prescrizione di movimento e segnalati sul terreno.</p> <p>12.8 La notifica dei rallentamenti ai treni interessati con prescrizione di movimento deve essere fatta comunicando ad ogni singolo treno e per singolo rallentamento tutte le istruzioni, gli elementi e i dati necessari al suo corretto rispetto.</p> <p>12.9 La segnalazione sul terreno dei rallentamenti deve essere fatta secondo quanto previsto nel Regolamento sui Segnali.</p> <p>12.10 Quando per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della sua protezione da parte del sistema di protezione, la velocità prevista dal rallentamento deve essere prescritta dal punto in corrispondenza del quale il rallentamento stesso viene notificato ai treni. E' ammesso che, per i rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h, possa essere prescritta, dal punto di notifica del rallentamento a quello del suo inizio, una limitazione di velocità a 50m/h. Qualora invece per le medesime esigenze sia necessario attivare un rallentamento prima della sua segnalazione sul terreno il rallentamento stesso deve essere delimitato da cippi chilometrici interi.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>12.11 I rallentamenti non notificati ai treni devono essere considerati come ostacoli improvvisi.</p>				
<p>Stazioni, Posti di movimento e Posti di comunicazione</p> <p>3. - Quando, nel tratto compreso tra i segnali di avviso e di inizio di rallentamento, è ubicata una comunicazione che consenta di istradare sul binario soggetto a rallentamento i treni provenienti dall'altro binario, il segnale di avviso deve essere esposto su entrambi i binari (All. 1 - fig. A). In tal caso, se il segnale di avviso di rallentamento, posto su un determinato binario, si riferisce ad un rallentamento interessante soltanto il binario medesimo, esso deve essere integrato con una freccia verticale a vernice rifrangente orientata verso l'alto. Se invece il segnale di avviso di rallentamento, posto su un determinato binario, si riferisce ad un rallentamento interessante soltanto l'altro binario esso deve essere integrato con una freccia orizzontale a vernice rifrangente orientata verso quest'ultimo binario. In quest'ultimo caso, il segnale di avviso di rallentamento deve essere ubicato a valle del segnale di avviso che fornisce l'indicazione di itinerario deviato e può essere posto a distanza ridotta dal segnale di inizio rallentamento con un minimo di 1000 metri. Per i rallentamenti ubicati a cavallo di uno scambio e che quindi sono impegnati da alcuni treni solo per il tratto che inizia in corrispondenza dello scambio stesso, deve essere previsto un secondo segnale d'inizio, ubicato all'altezza dello scambio medesimo, al lato del binario interessato al rallentamento (All. 1 - fig. B). Pertanto, quando il rallentamento si trova a cavallo di uno scambio di comunicazione fra un binario e l'altro, i treni provenienti dal binario interessato dal rallentamento incontreranno un secondo segnale d'inizio che per essi significa il proseguimento del rallentamento. Di tale situazione occorre fare esplicita annotazione sul mod. M. 3. Non è previsto un segnale di fine rallentamento per i treni che, istradati da un binario all'altro, lasciano all'altezza dello scambio il binario soggetto a rallentamento. Il personale di condotta, in tal caso, deve trarre norma dal mod. M. 3 e considerare come punto di</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
fine rallentamento la traversa limite del deviatoio che determina l'immissione del treno sul binario attiguo					
4.- I rallentamenti interessanti ambedue i binari, per i quali tra i segnali di avviso ed inizio di rallentamento ricade una comunicazione, dovranno avere identiche caratteristiche di estensione e velocità. Per essi verranno utilizzati i normali segnali senza sussidio di frecce (All. 1 - figg. C e D).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p style="text-align: center;">Bivi</p> 5.- Quando nel tratto compreso fra i segnali di avviso e di inizio del rallentamento è ubicato un deviatoio di bivio incontrato di punta dai treni, il segnale di avviso di rallentamento deve essere integrato da una freccia verticale, a vernice rifrangente, se il rallentamento interessa il binario di corretto tracciato (All. 2 - fig. A). Se invece il rallentamento interessa il binario deviato, il segnale di avviso di rallentamento deve essere sussidiato da una freccia orizzontale, a vernice rifrangente, orientata nel senso corrispondente a quello della deviata (All. 2 - fig. B).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
6.- Sulle linee banalizzate con velocità massima superiore a 200 km/h, nei casi analoghi a quelli descritti per le linee con velocità massima non superiore a 200 km/h, non sarà fatto ricorso al segnale di avviso di rallentamento sussidiato da freccia orizzontale onde evitare che un treno, istradato per il corretto tracciato, incontri un segnale di avviso relativo ad un rallentamento esistente solo sull'altro binario. Nei PdS di tali linee sono, però, previsti appositi dispositivi con il cui azionamento è possibile intervenire sull'aspetto del segnalamento di protezione relativo al percorso deviato e quindi sulla codificazione, in modo da imporre al treno, che deve impegnare il tratto soggetto al rallentamento ubicato sull'altro binario o sul ramo deviato dello scambio di bivio incontrato di punta, una velocità sugli scambi di 30 km/h in caso di rallentamenti a velocità non inferiore a tale limite. Per i rallentamenti a velocità inferiore a 30 km/h vengono adottati i provvedimenti di cui ai commi 9 e 13. Oltre agli interventi sugli aspetti dei segnali e sulla codificazione, mediante azionamento dei dispositivi sopra accennati, i segnali di rallentamento devono essere ubicati secondo le disposizioni stabilite nei commi seguenti. In caso di innalzamento del livello		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>massimo di velocità al di sopra di 200 km/h sulle linee esistenti non dotate dei citati dispositivi, verranno impartite disposizioni a cura dell'Unità centrale competente.</p>					
<p align="center">Stazioni, Posti di movimento e Posti di comunicazione</p> <p>7. - Rallentamenti con velocità non inferiore a 30 km/h</p> <p>Quando l'inizio del rallentamento è posto a distanza inferiore a 1200 metri ma superiore o uguale a 200 metri dalla punta del deviatoio preso di calcio, oltre alla normale segnaletica dovrà essere previsto, in corrispondenza della punta del deviatoio suddetto, anche un segnale di avviso per le provenienze dalla comunicazione. Tale segnale, qualora la suddetta distanza sia inferiore a 1000 metri, sarà del tipo previsto per il caso di distanza di avviso ridotta (vedasi p. 18 bis/a dell'Allegato n. 1 al RS). I due segnali di avviso saranno integrati o meno da una freccia rifrangente verticale, orientata verso l'alto, secondo che l'inizio del rallentamento segua o preceda il successivo deviatoio incontrato di punta (All. 3 - figg. A e B). Qualora l'inizio di rallentamento sia a distanza inferiore a 200 metri dalla punta del deviatoio preso di calcio, non sarà posato il secondo avviso di rallentamento di cui al capoverso precedente, ma si provvederà a porre superiormente al segnale di inizio di rallentamento le cifre indicanti la velocità di rallentamento (vedasi p. 18 bis/b dell'Allegato n.1 al RS) (All. 3 - fig. C). Qualora, infine, il rallentamento abbia inizio in precedenza alla punta del deviatoio preso di calcio, oltre alla normale segnaletica dovrà essere previsto, in corrispondenza della punta del deviatoio, anche un segnale di inizio di rallentamento per le provenienze dalla comunicazione, integrato dalle cifre indicanti la velocità di rallentamento (All. 3 - fig. D). Nei casi di cui alle figure A, B e D dell'Allegato 3, i treni provenienti dal binario interessato dal rallentamento incontreranno due segnali di avviso oppure due di inizio di rallentamento. Di tale situazione occorre fare esplicita annotazione sul mod. M. 3.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>8.- Non è previsto per i casi di cui alle figure B e D dell'Allegato 3, un segnale di fine rallentamento per i treni che, istradati da un binario all'altro, lasciano, all'altezza dello scambio, il binario soggetto a</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
rallentamento. Il personale di condotta, in tal caso, dovrà comportarsi come previsto all'ultimo capoverso del comma 3.					
<p>9.- Rallentamenti con velocità inferiore a 30 km/h Qualora l'inizio di rallentamento sia a distanza inferiore a 1200 metri dalla punta del deviatoio preso di calcio, si dovrà azionare l'apposito dispositivo che inibisce la manovra della comunicazione da normale a rovescio e, comunque, la disposizione a via libera del segnale per l'itinerario che permetterebbe di istradare, sul binario soggetto a rallentamento, i treni provenienti dall'altro binario</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>10. - I rallentamenti interessanti ambedue i binari, per i quali tra i segnali di avviso e di inizio di rallentamento ricade una comunicazione, dovranno avere identiche caratteristiche di estensione e di velocità. Per essi verranno utilizzati i normali segnali senza sussidio di frecce (All. 1- figg. C e D). In tal caso, dovrà essere azionato il dispositivo che interviene sull'aspetto dei segnali (comma 6) o ne inibisce la disposizione a via libera oppure la formazione degli itinerari deviati (comma 9), secondo che la velocità imposta dal rallentamento sia rispettivamente non inferiore a 30 km/h o inferiore a 30 km/h.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>11. - Quando esistono rallentamenti sui binari di corsa di impianti dotati di segnalamento di partenza, i cui segnali di avviso vengono a cadere fra le comunicazioni che immettono sui binari di precedenza, oppure in tutti i casi in cui i treni percorrenti questi ultimi binari non incontrano i segnali di avviso di rallentamento, dovrà essere provveduto a porre in opera, in corrispondenza dei segnali di partenza dei predetti binari di precedenza, un segnale di avviso di rallentamento del tipo a distanza ridotta</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p style="text-align: center;">Bivi</p> <p>12. - Rallentamenti con velocità non inferiore a 30 km/h Qualora il rallentamento sia sul ramo deviato a distanza inferiore a 1000 metri, ma superiore od uguale a 200 metri dalla traversa limite del deviatoio incontrato di punta, il segnale di avviso di rallentamento dovrà essere ubicato all'altezza della traversa limite. Esso sarà del tipo previsto per il caso di distanza ridotta d'avviso (All. 4 - fig. A). Quando la predetta distanza è inferiore a 200 metri, non sarà</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
posato il segnale di avviso di rallentamento, ma si provvederà a porre superiormente al segnale di inizio di rallentamento le cifre indicanti la velocità di rallentamento (All. 4 - fig. B).					
13. - Rallentamenti con velocità inferiore a 30 km/h Qualora l'inizio del rallentamento venga a cadere ad una distanza inferiore a 1000 metri dalla traversa limite del deviatoio del bivio, si provvederà ad estendere il rallentamento fino ad interessare tutto il deviatoio, compreso il ramo di corretto tracciato. In tal caso non si dovrà intervenire sui dispositivi di cui al comma 6 che modificano l'aspetto dei segnali (All. 4 - fig. C).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
13 bis. - Rallentamenti sulle interconnessioni che immettono sulle linee esercitate con il Blocco Radio Sulle interconnessioni che immettono sulle linee esercitate con il Blocco Radio per la gestione dei rallentamenti devono essere osservate anche le norme previste nelle "Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2".		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
14. - Per la segnalazione sul terreno di tratti soggetti ad abbassamento archetti e di tratti neutri debbono essere impartite disposizioni a cura delle Unità periferiche interessate.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
15. - Le variazioni di velocità massima relative a ciascuno dei binari devono essere segnalate sul terreno per entrambi i sensi di marcia		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 3 <i>Soppresso</i>					
Art. 4 CANTIERI DI LAVORO Per quanto riguarda la segnaletica sul terreno a protezione dei cantieri di lavoro, valgono le norme stabilite dal RS, salvo quanto di seguito specificato. Quando nel tratto compreso fra le tabelle C o S e l'inizio della zona occupata dal cantiere è ubicata una comunicazione, che consente di istradare sul binario in lavorazione i treni provenienti dall'altro binario, le tabelle C o S dovranno essere esposte su entrambi i binari. In tale situazione, però, le tabelle stesse recheranno una freccia, a vernice rifrangente, opportunamente orientata (verticale od orizzontale), al fine di indicare al macchinista quale sia il binario occupato dal cantiere (All. 5 - figg. A e B). Non è prevista la tabella C barrata per i treni che, istradati da un binario all'altro, lasciano, all'altezza dello scambio, il binario interessato dal cantiere. Quando il cantiere occupa ambedue i binari di corsa, le tabelle C o S	23.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni: a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto e comunque non inferiore a: - metri 1,50 per velocità non superiori a	Vale quanto previsto per il Regolamento sui Segnali. Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>dovranno essere esposte, per entrambi i binari e per ciascun senso di circolazione, senza sussidio di frecce (All. 5 - fig. C).</p>	<p>140 km/h, - metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h, - metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h, - metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h, - metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h, - metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h;</p> <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni e delle manovre, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>23.2 Le modalità di cui al precedente punto 23.1 devono prevedere l'inibizione all'inoltro di treni sul tratto di binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo oppure la protezione del citato tratto di binario, rispetto alla provenienza dei treni, con un segnale fisso, in corrispondenza del quale il sistema di segnalamento deve imporre l'arresto ai treni attesi. In sostituzione del segnale fisso può essere utilizzato un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sistema di protezione che comandi l'arresto dei treni attesi in caso di indebito superamento del segnale di arresto stesso. L'ingresso dei treni nel tratto protetto dal segnale fisso o dal segnale di arresto a mano deve poter essere autorizzato solo quando il binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo è sgombrato.</p>				

IELB	Nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>da attrezzature, rotabili e uomini.</p> <p>23.3 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al precedente punto 23.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le cautele di cui al precedente punto 23.2, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività di cui al citato punto 23.1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al precedente punto 23.1 medesimo.</p>				
<p>Allegato 1 Allegato 2 Allegato 3 Allegato 4</p>	<p><i>figura</i> <i>figura</i> <i>figura</i> <i>figura</i></p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente articolo 4.</p>		