TABELLA: delle corrispondenze tra le Norme per l'esercizio con il sistema a spola (Circolare P.RI/R.04/23/35/03677 del 31 ottobre 1990 e Circolare ES.C/R/C/I/009/D1899 del 26 novembre 1992) 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 regolamenta 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 deviatoi 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.

Testo	Testo- RCT (nuovo)	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
Norme generali per l'esercizio con il sistema a spola (circolare P.RI/R.04/23/35/03677 del 31 ottobre 1990) 1. L'art. 3/11 RCT (e corrispondente 15/6 IPCL) prevede che "sulle linee a scarso traffico i dipartimenti Produzione e Potenziamento e Sviluppo possono disporre l'adozione di norme specifiche atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni"	**1.1.** Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica, dedotte dal fare sul campo e dalle norme tecniche e istruzioni di settore, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emanano le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i propri processi interni connessi alla circolazione ferroviaria, inclusa la manualistica di mestiere ad uso del proprio personale addetto a mansioni di sicurezza della circolazione.	Le linee a scarso traffico devono essere sottoposte alle medesime regole di sicurezza delle altre linee. L'intensità del traffico è un aspetto di competenza del GI.	**X**		**X**

2. Su determinate linee (o tratti di linea) a semplice binario ed a scarso traffico, stabilite dal Dipartimento Produzione o dagli uffici Produzione, l'esercizio può essere svolto con il "sistema a spola". Agli effetti della circolazione treni, tale sistema è caratterizzato dalle seguenti particolarità: – La linea è delimitata, da un lato da una stazione abilitata e, dall'altro, da una località di servizio (stazione o fermata) normalmente impresenziata, nella quale i treni invertono la marcia (località di regresso). Per alcuni treni il regresso può avvenire in una località intermedia; – Ogni treno in partenza dalla località di regresso è effettuato con lo stesso materiale dell'ultimo treno precedentemente arrivato, la cui completezza assicura, pertanto, la via libera per il treno successivo. Le linee esercitate con il sistema a spola devono essere indicate nel quadro 2 della PCOS parte 1ª.	**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. **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. **7.29** L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.	Aspetti di competenza e procedure, comprese quelle di interfaccia di competenza del GI. Non sono più ammesse linee a spola senza i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni, disciplinati dalla circolare di integrazione.	**X**		
3. In relazione a specifiche situazioni di circolazione, programmate o accidentali, può essere disposto il temporaneo passaggio dal sistema a spola al sistema con dirigenza locale. In tal caso tutti i treni che circolano a dirigenza locale dovranno essere avvisati con prescrizione da una delle due stazioni estreme a seconda del senso di marcia. La stazione permanentemente presenziata deve inoltre darne conferma al DM della stazione di regresso, la quale, in assenza di tale	**7.1** La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.	Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			

conferma, deve prendere le misure atte ad evitare che il treno in arrivo ritenga indebitamente la stazione impresenziata.					
4. Durante l'esercizio con il sistema a spola, il D.M. della stazione permanentemente abilitata assume personalmente anche la dirigenza del movimento della località di regresso, avvalendosi, all'occorrenza, della collaborazione del personale dei treni.	**1.8** Le attività sugli impianti di terra sono di competenza del Gestore dell'infrastruttura, mentre le attività relative ai rotabili sono di competenza delle Imprese ferroviarie. Ove previsto dal presente regolamento, alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dagli operatori della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, le Imprese ferroviarie devono emanare apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti del treno incaricati a svolgere le citate incombenze.	Vale quanto previsto per il precedente comma 2. Il regolatore della circolazione deve rapportarsi per esigenza di circolazione con l'agente di condotta.			**X**
5. Durante l'esercizio con il sistema a spola possono circolare solo treni viaggiatori. Le eventuali circolazioni per esigenze di servizio merci potranno avvenire in regime di interruzione di servizio per necessità di movimento.		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
6. nella località di regresso è normalmente utilizzato il solo binario di corsa. Le specifiche attrezzature impiantistiche (altri binari di circolazione, binari secondari, deviatoi, segnale di protezione, segnale di partenza, ecc.) potranno essere individuate dagli Uffici Produzione e Potenziamento e Sviluppo, in relazione alle esigenze d'esercizio locali.		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
7. Gli eventuali deviatoi della località di regresso possono essere con manovra a mano, elettrica o di tipo tallonabile a ritorno elastico. Gli eventuali segnali di protezione della suddetta località possono essere ad aspetto fisso o manovrabili automaticamente dai treni in arrivo.	**7.24** Tutti i deviatoi delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili. **7.26** Tutti i deviatoi interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località	Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			

Il segnale di partenza eventualmente necessario deve essere manovrabile a via libera dal Capotreno, per mezzo di apposito dispositivo.	di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con i segnali che li proteggono.				
8. Di norma, sulla linea non esistono attrezzature di blocco elettrico ed i PL sono di tipo automatico o semaforizzato. Le segnalazioni di allarme degli eventuali PL di tipo automatico devono essere sempre riportate in un posto di controllo presenziato. Nel caso di PL automatico o semaforizzato posto a breve distanza dalla località di regresso, il Capotreno può essere incaricato, prima di ordinare la partenza del treno, di azionare apposito dispositivo ubicato presso il F.V. ai fini del regolare funzionamento dei PL suddetti. Gli eventuali deviatoi inseriti in linea devono essere o assicurati con il dispositivo di cui all'art. 4/13 RCT o muniti dei dispositivi e collegamenti di cui all'art. 4/12 RCT.	**7.29** L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni. **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.	Vale quanto previsto per il precedente comma 2. Per i deviatoi vale quanto previsto per il precedente comma 7.			
9. Nella località di regresso, lo stazionamento dei rotabili da utilizzare per l'effettuazione dei treni viaggiatori è consentito anche sui binari di circolazione, secondo le modalità previste dalle norme comuni. Eventuali altri veicoli possono sostare solo su binari indipendenti da quello di corsa.	**21.1** Un rotabile o un gruppo di rotabili si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui al precedente punto 5.8. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono essere tali da assicurare l'immobilizzazione dei rotabili, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse. **21.2** I deviatoi delle comunicazioni fra i binari sui quali avviene lo stazionamento dei rotabili e gli altri binari di circolazione devono essere disposti in modo da non permettere ai rotabili in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale loro indebito	Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			

	spostamento, i binari di circolazione.				
10. Per le operazioni e gli accertamenti che devono essere compiuti dal personale del treno prima della partenza dalla località di regresso, nonché per il superamento a via impedita dell'eventuale segnale di partenza della località stessa devono essere impartite norme specifiche da parte degli Uffici Produzione e Potenziamento e Sviluppo, in analogia a quanto già previsto per situazioni similari.	**1.8** Le attività sugli impianti di terra sono di competenza del Gestore dell'infrastruttura, mentre le attività relative ai rotabili sono di competenza delle Imprese ferroviarie. Ove previsto dal presente regolamento, alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dagli operatori della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, le Imprese ferroviarie devono emanare apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti del treno incaricati a svolgere le citate incombenze.	Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
11. Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, devono essere adottati il foglio di corsa multiplo, il foglio veicoli multiplo e le prescrizioni multiple.		Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF.		**X**	
12. Presso il F.V. della località di regresso deve essere custodito un protocollo mod. M100b, da utilizzare in caso di necessità.		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
13 . La circolazione dei treni deve essere regolata dal D.M. della stazione abilitata, al quale il Capotreno interessato dovrà comunicare verbalmente l'ora di arrivo nella località di regresso, e richiedere e ottenere verbalmente il benestare per la partenza dalla stessa ("C.S..... treno ..... pronto orario" oppure " C.S. ..... treno ..... pronto a partire ore....."; "nulla osta partenza treno ..... da ..... "). In caso di impossibilità da parte del Capotreno di mettersi in comunicazione, si dovranno utilizzare altri posti telefonici, anche pubblici, ubicati nelle vicinanze. I treni potranno, comunque, partire dalla località	**7.1** La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti. **1.8** Le attività sugli impianti di terra sono di competenza del Gestore dell'infrastruttura, mentre le attività relative ai rotabili sono di competenza delle Imprese ferroviarie. Ove previsto dal presente regolamento, alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dagli operatori della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non	Vale quanto previsto per il precedente comma 2. Il regolatore della circolazione deve rapportarsi per esigenza di circolazione con l'agente di condotta.			**X**

di regresso, anche se al capotreno non risulti possibile mettersi in comunicazione con il D.M., purchè non vi sia stato vincolato a benestare scritto dal D.M. medesimo ("A ... partenza treno ... vincolata a mio benestare scritto"). Sia il benestare verbale sia il benestare scritto hanno solo valore di consenso all'immissione in linea dei treni, e, pertanto, restano assegnati al Capotreno tutti gli accertamenti necessari prima della partenza dalla località di regresso.	siano direttamente svolte dall'agente di condotta, le Imprese ferroviarie devono emanare apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti del treno incaricati a svolgere le citate incombenze. **11.5** In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni. **11.6** In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.				
14.Nell'orario di servizio devono essere indicati gli incroci relativi ad entrambe le località che delimitano la linea. Nella località di regresso, i treni devono essere licenziati dal Capotreno, dopo che questi abbia accertato che l'ultimo treno arrivato vi sia giunto completo. A tale fine, nei casi di consegne non in contraddittorio nella località di regresso, il Capotreno interessato dovrà avvalersi di apposita registrazione ("Treno giunto a ...") effettuata dal Capotreno dell'ultimo treno arrivato e riportato secondo modalità da stabilire in sede locale (su f.d.c., m100b, ecc.).	**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. **8.4** Prima di partire l'agente di condotta deve aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarrozzamento, e deve verificare che il sistema di segnalamento abbia concesso il consenso al movimento. Qualora il segnale fisso che autorizza la partenza del treno sia comune a più binari, non integrato da dispositivo che identifica il	Vale quanto previsto per il precedente comma 2. Il regolatore della circolazione deve rapportarsi per esigenza di circolazione con l'agente di condotta.			**X**

	binario da cui autorizza la partenza e non sia manovrato direttamente dal regolatore della circolazione o non sia vincolato a un suo consenso la partenza del treno può avvenire solo a seguito del licenziamento da parte del regolatore della circolazione stesso.				
15. Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, indipendentemente dal segnalamento esistente nelle località interessate.		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
16. Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, per la coda dei treni effettuati con mezzi leggeri dovrà essere impiegata anche di giorno la sola segnalazione notturna prescritta dal Regolamento Segnali.					
17. Nella stazione permanentemente abilitata, il licenziamento dei treni da inoltrare verso la linea in cui vige il sistema a spola potrà essere effettuato dal Capotreno anche in assenza del blocco elettrico purché esistano le altre condizioni stabilite dall'art. 6/8 RCT (corrispondente 19/3 IPCL).	**8.4** Prima di partire l'agente di condotta deve aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarrozzamento, e deve verificare che il sistema di segnalamento abbia concesso il consenso al movimento. Qualora il segnale fisso che autorizza la partenza del treno sia comune a più binari, non integrato da dispositivo che identifica il binario da cui autorizza la partenza e non sia manovrato direttamente dal regolatore della circolazione o non sia vincolato a un suo consenso la partenza del treno può avvenire solo a seguito del licenziamento da parte del regolatore della circolazione stesso.	In base alle nuove norme non spetta più al Capotreno licenziare il treno. Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			**X**
18. Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, la circolazione in linea dai carrelli e dei treni materiali deve sempre avvenire in regime di interruzione di binario ed i cantieri di lavoro potranno operare solo in regime di interruzione o con protezione autonoma.	**22.1** I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se iscritti nel Registro d'Immatricolazione Nazionale. **22.2** Il movimento e la sosta degli altri mezzi	Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			

	d'opera deve avvenire solo in assenza di circolazione dei treni o delle manovre. **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 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; 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.				
19. Il D.M. interessato potrà concedere		Vale quanto previsto per il precedente			

un'interruzione solo dopo aver provveduto a vincolare a proprio nulla osta scritto nella località di regresso l'eventuale treno che potrebbe partire da questa verso il binario interrotto. Non occorre esporre nella località di regresso il segnale d'arresto di cui all'art. 18/2 RCT 8e corrispondente 35/2 IPCL).		comma 2.			
20. Il DM deve provvedere a vincolare a proprio nulla osta scritto nella località di regresso l'eventuale treno che potrebbe partire da questa verso la linea in cui vige il sistema a spola, ogni qualvolta esistano situazioni che richiedono l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza dell'esercizio		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
Norme integrative per l'esercizio con il sistema a spola di linee o tratti di linea attrezzati con dispositivi per l'accertamento della libertà del tratto di linea. (circolare ES.C/R//C/I/009/D1899 del 26 novembre 1992) 1. Generalità 1.1 Le linee o i tratti di linea, esercitati con il sistema a spola, quando i treni non sono effettuati utilizzando lo stesso materiale nella stessa giornata (sistema a spola promiscua), possono essere attrezzati, se ritenuto opportuno dalle Unità compartimentali interessate, con apposite apparecchiature che consentono di rilevare la libertà del tratto di linea esercitato con il sistema a spola (tratto a spola). Sui tali linee, ad integrazione delle norme generali per l'esercizio con il sistema a spola, dovranno essere osservate le presenti norme.	**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. **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. **7.29** L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi	Le linee a scarso traffico devono essere sottoposte alle medesime regole di sicurezza delle altre linee. L'intensità del traffico è un aspetto di competenza del GI. Aspetti di competenza e procedure, comprese quelle di interfaccia di competenza del GI.	**X**		**X**

	tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.				
1.2 I segnali di partenza della stazione permanentemente abilitata che comandano movimenti verso il tratto a spola sono normalmente disposti a via impedita e per disporli a via libera occorre, treno per treno, l'intervento dell'operatore, ma si dispongono a via impedita automaticamente con il passaggio del treno sul dispositivo di occupazione.	**7.7** Un segnale di una località di servizio deve riportarsi automaticamente a via impedita non appena il treno abbia oltrepassato il segnale stesso. Il regolatore della circolazione che ha disposto a via libera un segnale deve controllarne il ritorno a via impedita non appena esso sia stato oltrepassato dal treno.	Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.			
2. Norme impiantistiche Nella stazione permanentemente abilitata esistono le seguenti apparecchiature: – Un dispositivo elettronico bidirezionale che rappresenta, per il tratto a spola, il punto di conteggio atto a rilevare il passaggio degli assi sul binario. Tale dispositivo è ubicato tra il segnale di protezione e il picchetto limite di manovra ed è evidenziato da apposito picchetto, con le caratteristiche di cui all'allegato 1/p.16 ter R.S.; – Un dispositivo "unità conta-assi" che riceve, conta e memorizza le informazioni trasmesse dal punto di conteggio degli assi, ne confronta il numero i in ingresso con quello in uscita accertando lo stato libero od occupato del tratto a spola. Le indicazioni di libero/occupato del tratto a spola sono fornite da due segnalazioni luminose gemellate (una a luce bianca indicante che il tratto a spola è libero ed una luce a luce rossa indicante che il tratto a spola è occupato) e si manifestano in stazione, di regola sul Q.L.; – Una maniglia a chiave "TI/ES" a tre posizioni : ❖ Centrale (di riposo); ❖ Ruotata a sinistra, previo	**7.29** L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.	Vale quanto previsto per il precedente punto 1.			

spiomba mento e con ritorno automatico nella posizione centrale (effettua la liberazione artificiale del tratto a spola); ❖ Ruotata a destra (determina l'occupazione permanente del tratto a spola; in tale posizione la chiave è estraibile). La maniglia è corredata da una lampadina normalmente accesa a luce bianca che si spegne con l'occupazione del tratto a spola; per la liberazione artificiale del tratto a spola, il tasto dovrà essere mantenuto azionato per circa tre secondi e quindi lasciato ritornare nella posizione centrale. Se l'operazione eseguita ha avuto esito positivo, la lampadina si accenderà e apparirà l'indicazione di tratto a spola libero; – Un tasto "Tex TS", normalmente piombato, per l'esclusione delle condizioni di libertà del tratto a spola dall'apertura del segnale.					
3. Normativa d'esercizio 3.1 esercizio normale 3.1.1 Le due segnalazioni gemellate forniscono l'indicazione di libertà o occupazione del tratto a spola. E' accesa la luce bianca quando il tratto a spola è libero. Quando invece il tratto a spola è occupato, l'indicazione libero/occupato mostra la luce rossa ed i segnali di partenza che comandano l'ingresso nel tratto stesso non possono essere disposti a via libera. L'occupazione del tratto a spola avviene quando il treno impegna con il primo asse il dispositivo elettronico bidirezionale: l'indicazione libero/occupato passa dal bianco al rosso. Quando il treno, proveniente dalla località di regresso supera completamente il dispositivo elettronico bidirezionale della stazione	**7.29** L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.	Vale quanto previsto per il precedente punto 1.			

permanentemente abilitata, l'indicazione sul Q.L. di libero/occupato si riaccende a luce bianca.					
3.1.2 Nelle consegne scritte fra i DM deve essere sempre precisato se il funzionamento delle predette apparecchiature è regolare o meno.		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.1.1.			
3.2 Circolazione carrelli, treni materiali e manovre 3.2.1 Nel caso in cui una manovra debba impegnare il dispositivo elettronico bidirezionale, è necessario che tutti i veicoli componenti la colonna in manovra superino detto dispositivo onde evitarne un possibile anomalo funzionamento.	**22.1** I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se iscritti nel Registro d'Immatricolazione Nazionale. **22.2** Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in assenza di circolazione dei treni o delle manovre.	Vale quanto previsto per il precedente punto 3.1.			
3.2.2 Nel caso in cui non avvenga la regolare liberazione del tratto a spola dopo che lo stesso sia stato impegnato da un carrello, treno materiale o manovra, si dovrà procedere alla liberazione artificiale, con le stesse modalità di cui al successivo punto 3.5.3		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.2.1.			
3.3 Accertamento completezza dei treni L'accertamento della completezza dei treni in arrivo dal tratto a spola deve essere effettuato dal DM tramite i medesimi dispositivi di cui al precedente punto 3.1.1. Restano fermi l'obbligo del presenziamento dei treni in arrivo dal tratto a spola nonché l'obbligo del presenziamento e dell'accertamento della completezza dei treni inoltrati verso il tratto a spola.		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.2.			
3.4 Passaggio a dirigenza locale Prima dell'eventuale passaggio a dirigenza locale, il DM della stazione permanentemente abilitata deve azionare la maniglia "Tl/Es" nella posizione ruotata a destra ed estrarre e custodire la chiave relativa.		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.3.			

Durante l'esercizio a dirigenza locale, i dispositivi del tratto a spola devono essere considerati come non esistenti. Il DM per consentire l'apertura del segnale di partenza deve utilizzare il tasto "Tex TS" con le modalità di cui al successivo p. 3.5.4. Prima del passaggio dal sistema a dirigenza locale al sistema a spola, il DM deve reinserire la chiave e portare la maniglia "TI/Es" nella posizione centrale e, qualora permanga la segnalazione di occupazione del tratto a spola, deve provvedere alla liberazione artificiale con le modalità di cui al successivo p. 3.5.3					
3.5 Anormalità e guasti 3.5.1 In caso di spegnimento di entrambe le segnalazioni luminose di libero/occupato del tratto a spola, quest'ultimo deve essere considerato libero se il segnale di partenza si dispone a via libera.		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.4.			
3.5.2 In caso di guasto, di manutenzione, riparazione e di esclusione dei dispositivi di cui al punto 3.1.1, il DM dovrà provvedere all'accertamento diretto della completezza dei treni in arrivo secondo le norme comuni.	**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. **10.1** Ogni qualvolta per il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio o su un tratto di linea (comprendente una o più sezione di blocco), non possa essere concesso il relativo "consenso al movimento" tramite il sistema di segnalamento devono essere individuate le condizioni di sicurezza mancanti. Il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto delle norme seguenti: a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o della libertà del tratto di linea, sull'itinerario interessato il treno	Vale quanto previsto per il precedente punto 3.5.1.			

	deve circolare con marcia a vista e il movimento del treno può avvenire a condizione che l'itinerario o il tratto di linea sia concesso ad uso esclusivo del treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri rotabili. Inoltre, sul tratto di linea, la circolazione del treno deve avvenire solo a seguito dell'accertamento della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato oppure, purché non siano in atto lavorazioni che possono causare indebiti consensi al movimento, al treno deve essere concesso un consenso al movimento con marcia a vista. Per l'accertamento della completezza del treno è ammesso avvalersi dell'agente di condotta; b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatoi di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatoi deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatoi medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatoi. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta; c) in mancanza della inibizione del passaggio del traffico lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 14; d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della				

	linea come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto del punto singolare protetto. **10.2** Le condizioni di sicurezza mancanti, che impongono il rispetto di quanto previsto al precedente punto 10.1, che non vengono individuate in modo automatico dal sistema di segnalamento devono essere individuate dal regolatore della circolazione. In tale ultima evenienza il regolatore della circolazione deve mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad assicurare che il suo intervento non riduca il livello di sicurezza, normalmente realizzato dai dispositivi tecnologici. Qualora in seguito al controllo delle condizioni mancanti il regolatore della circolazione debba ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono essere effettuati, prima del loro utilizzo, gli accertamenti che consentono di realizzare le condizioni di sicurezza che non sono più accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza. Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso, considerare come condizione di sicurezza mancante quando non abbia riscontro certo della regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati. **10.3** La ripresa della circolazione dei treni alle condizioni di cui al precedente punto 10.1 deve essere sempre ordinata dal regolatore della circolazione, salvo la concessione del consenso al movimento da parte del sistema di segnalamento,.				
3.5.3 Se, anche dopo l'arrivo del treno, permane nella stazione permanentemente abilitata la segnalazione che il tratto a spola è occupato, il		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.5.2.			

DM deve provvedere alla liberazione artificiale del tratto medesimo mediante l'azionamento della maniglia "Tl/Es", dopo aver acquisito la certezza che il tratto sia libero dai rotabili. Una volta iniziata la procedura per la liberazione artificiale, il tratto non dovrà essere impegnato da treni fino a quando non sia stata ripiombata la maniglia "Tl/Es".					
3.5.4 Qualora, anche dopo l'azionamento della maniglia "Tl/Es", permanga la segnalazione di occupato, il DM, per consentire l'apertura del segnale deve, treno per treno, dopo la formazione dell'itinerario, azionare il tasto "Tex TS". L'uso del tasto "Tex TS" è sempre subordinato all'accertamento che il tratto a spola sia libero da rotabili.		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.5.2.			
3.5.5 Nei casi di anormalità deve essere sempre praticata annotazione sul mod. M125.a e nei casi di cui al precedenti p. 3.5.1 e 3.5.4, deve essere avvisato anche l'agente della manutenzione.		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.5.2.			
3.6 Lavori di manutenzione e riparazione Per i lavori ai dispositivi di rilevamento della libertà del tratto a spola,il personale della manutenzione dovrà emettere modulo M.45. Il DM, prima di firmare il modulo, deve azionare la maniglia "Tl/Es" nella posizione ruotata a destra ed estrarre e custodire la chiave relativa; per l'apertura del segnale di partenza, deve utilizzare il tasto "Tex TS" con le modalità di cui al precedente p. 3,.5.4.		Vale quanto previsto per il precedente punto 3.5.2.			