TABELLA: delle corrispondenze tra le Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni (IET) inserite nell'IPCL e nell'ISPAT e 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.

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
CAPITOLO I **Norme di carattere generale** **1.1.1** Determinate linee, o tratti di linea, provviste di attrezzature stabilite dall'Unità centrale competente, sono esercitate con il Dirigente Centrale Operativo secondo le Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando. Il sistema, che si avvale di specifiche attrezzature tecniche, prende la denominazione di sistema con comando centralizzato del traffico (CTC); l'operatore del Movimento preposto alla gestione di tale sistema prende la denominazione di Dirigente Centrale Operativo (DCO). Le condizioni di esercizio relative agli impianti e alle linee telecomandate che interessano il personale dei treni sono riportate nell'orario di servizio.	**1.5** Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. **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. **7.2** Il regolatore della circolazione su un medesimo tratto di linea o località di servizio può essere diverso per binario e per senso di marcia.	Le norme del nuovo RCT sono applicabili a tutte le linee indipendentemente dal sistema di esercizio e dal presenziamento o meno delle località di servizio. Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**		
1.1.2 Il sistema CTC è un mezzo di relazione fra un posto centrale e posti periferici, collegati da un canale per l'effettuazione di teleoperazioni; la sicurezza dell'esercizio è affidata agli apparati locali e al blocco. L'esistenza delle necessarie condizioni di sicurezza nell'apparato è garantita solo con la disposizione a via libera del segnale che comanda il movimento del treno. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 l'esistenza delle necessarie condizioni di sicurezza nell'apparato è garantita con la concessione di una Autorizzazione al Movimento in		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
Supervisione Completa (art. 21 bis - B, lettera *a)* del Regolamento sui Segnali) da parte del Sistema, che comanda il movimento del treno. Su determinate linee esiste un particolare tipo di CTC denominato Sistema Comando e Controllo (SCC). Tali linee devono essere indicate nell'orario di servizio.					
1.1.3 Sono posti periferici tutti quei posti di servizio ricadenti sotto la giurisdizione del DCO (stazioni, bivi, posti di comunicazione) e possono essere presenziabili o non presenziabili da operatore di movimento. L'eventuale presenziamento degli impianti non viene notificato al personale dei treni. Le stazioni sono tutte munite di doppio segnalamento di protezione e partenza salvo quelle poste su linee esercitate con CTC di tipo semplificato che sono munite di segnale di protezione di 1a categoria preceduto da segnale di attenzione e di segnale di partenza sul solo binario specializzato per senso di marcia. L'aspetto normale dei segnali fissi dei posti periferici è di via impedita. Nelle stazioni si possono effettuare incroci, precedenze e manovre. Le stazioni che delimitano il tratto di linea gestito con sistema CTC ed eventuali altre stazioni intermedie, designate dalle Unità periferiche interessate e presenziate da DM, vengono definite stazioni porta. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i PdS sono muniti dei segnali imperativi di cui all'art. 43bis del Regolamento sui Segnali. Nelle stazioni i segnali imperativi di partenza sono distinti per binario. L'ufficio movimento (UM) dei posti telecomandati è chiuso. Il DCO, i capitreno, ed altri agenti stabiliti dalle Unità periferiche interessate sono in possesso di chiave valida per tutti i predetti impianti.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.1.			
1.1.3 bis Sulle linee esercitate con il blocco automatico, ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico può essere conferito carattere di permissività temporanea mediante l'accensione della lettera maiuscola "P" luminosa. Mediante la lettera "P" luminosa può essere conferita la permissività a particolari segnali di blocco automatico aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.). I segnali muniti di lettera luminosa "P" sono indicati nell'orario di servizio.					
1.1.3 ter Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi, i segnali di protezione e partenza di un posto periferico possono essere muniti rispettivamente di lettere luminose "D" ed "A" di cui all'art. 48 ter del Regolamento sui Segnali. I segnali dei posti di blocco intermedi sono sempre muniti della lettera luminosa "A". Ai segnali di blocco dei PdS e dei PBI può essere assegnata anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) secondo quanto stabilito nelle apposite Istruzioni. I segnali muniti di lettere luminose "D" ed "A" sono indicati nell'orario di servizio.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.1.			
1.1.4 Il DCO assume personalmente la dirigenza movimento dell'intera linea a lui affidata e si avvale della collaborazione dei DM delle stazioni porta. Inoltre, per determinate operazioni previste in situazioni particolari, il DCO si avvale anche della collaborazione del personale dei treni, nonché di quello che, eventualmente, presenzia le stazioni. Il DCO opera per delega degli Uffici Superiori e dovranno pertanto essere scrupolosamente eseguiti i suoi ordini dei quali egli è responsabile.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.1.			
1.1.5 La funzione di agente treno viene svolta di regola dal capotreno. Per i treni circolanti senza capotreno, i compiti di quest'ultimo sono svolti dal personale di condotta, secondo quanto specificamente previsto dall' IPCL (art. 3 bis). Sulle linee a doppio binario esercitate con blocco automatico la funzione di agente treno viene svolta dal macchinista che presta servizio in testa al treno, salvo il caso di agente unico addetto alla condotta. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 la funzione di agente treno viene svolta dal personale di condotta che presta servizio in testa al treno. Nel caso di un solo agente addetto alla condotta, tale agente si avvarrà del capotreno per far presenziare la cabina di guida con le incombenze di cui all'art. 3 comma 3 IPCL (art. 14 comma 6 della ISPAT) qualora debba	**1.5** Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. **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.	Introdotto il principio che l'agente treno è sempre l'agente di condotta. Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	**X**

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
allontanarsi dal mezzo di trazione per assolvere agli obblighi di servizio. Le mansioni che l'agente del treno svolge su richiesta del DCO possono consistere nel: - ricevere le prescrizioni; - verificare e confermare al DCO le condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni; - effettuare la manovra a mano dei deviatoi; - adempiere a quelle altre particolari incombenze previste dalle presenti Istruzioni, o che si rendessero necessarie per particolari contingenze. Nelle tradotte con il mezzo di trazione affidato ad un solo agente di condotta e non scortate da capotreno, le funzioni di agente treno ed i compiti del capotreno, previsti dalla presente Istruzione sono affidati all'agente di scorta in possesso di specifica abilitazione; tale agente può svolgere le incombenze di cui al punto 1.1.9 (compilazione del bollettino di frenatura e composizione e delle prescrizioni tecniche) solo se in possesso dell'apposita abilitazione.	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.				
1.1.6 Nell'ufficio Movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o teleconsenso esiste una scorta di Riepiloghi prescrizioni di movimento, di Bollettini di Frenatura e Composizione (BFC), di Lista Veicoli, una serie di moduli M. 3, M. 40 TELEC/1, M. 40 ed un protocollo M. 100b.		Documenti cartacei per esigenze del personale del GI e delle IF. Documenti cartacei di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	
1.1.7 Sul tratto di linea di giurisdizione del DCO, oltre ai normali moduli, vengono utilizzati i Modd. M. 40 TELEC/2 (dal DCO) e M. 40 TELEC/1 (dal personale di stazione e dei treni) per prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato 1). Nelle righe in bianco dei predetti moduli possono essere praticate ulteriori prescrizioni. Il DCO, quando deve comunicare al personale dei treni prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del Mod. M. 40 TELEC/1, compilerà il Mod. M. 40 TELEC/2 in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine o, per i moduli M. 40 TELEC (Blocco Radio) i riferimenti d'ordine delle prescrizioni da praticare, la cui casella è da barrare. In ogni caso il DCO deve dettare	**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. **4.13** Le prescrizioni di cui al punto 4.12 inerenti l'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, il	Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Il ricevente ha l'obbligo di collazionare e completare le prescrizioni ricevute sul mod. M. 40 TELEC/1 mentre vengono dettate. Nel trasmettere il contenuto dei moduli il DCO deve indicare la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma. Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma. Nella compilazione dei moduli M. 40 TELEC le prescrizioni non notificate debbono ritenersi annullate. Il Mod. M. 40 TELEC/1 deve essere compilato a decalco in tre esemplari di cui uno rimane attaccato al blocchetto; uno, con la firma del macchinista, rimane al capotreno che l'allegherà al riepilogo delle prescrizioni di movimento ed uno rimane al macchinista. Sulle linee ove il macchinista è agente treno, questi dovrà ritirare solo la propria copia. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il modulo M. 40 TELEC/1 (Blocco Radio) è composto di soli due esemplari, mancando quello per il capotreno. Su tali linee, il personale di condotta deve essere munito di un fascicolo di moduli M. 40 TELEC/1 (Blocco Radio). Per le prescrizioni di movimento da praticarsi dal DM di un posto di servizio questi utilizzerà il Mod. M. 40 TELEC/1 compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni di movimento impartite con dispaccio. Il Mod. M. 40 TELEC può anche essere trasmesso per telefono dal dirigente movimento di un posto di servizio all'agente treno. le sole prescrizioni previste dal Mod. M. 40 TELEC possono essere partecipate tramite l'apposito incaricato quando la stazione è presenziata; le prescrizioni non previste dal Mod. M. 40 TELEC e che non interessano l'apposito incaricato, devono invece essere comunicate direttamente all'agente treno che deve trascriverle nel protocollo telefonico e	carico e la circolabilità del materiale rotabile sono prescrizioni tecniche. **4.14** La trasmissione delle prescrizioni deve rispondere ai seguenti criteri: – siano inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; – sia garantita la completezza dell'ordine da trasmettere e la ricezione dello stesso da parte dell'agente ricevente; – sia garantita la sua tracciabilità.				

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
riportarle nei moduli specifici. *Parte I - Cap.* Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli operatori.					
1.1.7 bis SOPPRESSO					
1.1.8 I riepiloghi ed i relativi moduli di prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da AI devono essere compilati in tempo utile dal capotreno anche nella parte di spettanza della stazione, in base alle comunicazioni che riceverà dal DCO. Le prescrizioni di movimento praticate dovranno dal capotreno essere confermate al DCO. In determinate situazioni le Unità periferiche interessate possono disciplinare particolari procedure per l'emissione dei riepiloghi e delle relative prescrizioni di movimento di carattere permanente o di qualche durata.		Introdotto il principio che l'agente treno è l'agente di condotta e le prescrizioni devono essere notificate almeno all'agente di condotta. Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	**X**
1.1.9 I bollettini di frenatura e composizione ed i moduli di prescrizioni tecniche riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da AI devono essere compilati in tempo utile dal capotreno.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.1.8.			
CAPITOLO II **Apparecchiature dei Posti di Servizio** **1.2.1** I Posti di servizio sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, centralizzati o meno, nonché dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno. Possono anche essere provvisti di ripetizioni relative alle condizioni di determinati enti verificabili dall'agente treno, di maniglie di consenso per ingresso treno incrociante, di pulsanti per la costituzione degli itinerari di partenza, nonché, sulle linee esercitate con blocco conta-assi (B.ca) di tasti per la liberazione artificiale del blocco (TI B.ca). Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i PdS sono privi dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	**X**		
1.2.2 Alle estremità del quadro luminoso degli ACEI di stazione delle linee a semplice binario,		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
sono evidenziate le indicazioni ad uso del capotreno (consensi di chiusura dei PL, allarme dei PL automatici, controllo di eventuali deviatoi in linea, freccia di consenso di blocco) riportate in Allegato 11. Negli impianti muniti di ACC, le predette indicazioni sono specificate dalle Unità periferiche interessate nei FL. Il capotreno può accertare l'aspetto delle suddette indicazioni previo azionamento dell'apposito tasto, che determina l'accensione delle zone del QL che contengono le indicazioni stesse. Tra le indicazioni è compresa anche quella relativa al tasto TI B.ca (per la liberazione artificiale del blocco). Nelle stazioni non presenziabili le suddette indicazioni ad uso del capotreno e il tasto TI B.ca sono ubicate in apposito quadretto topografico.					
1.2.3 In prossimità dei deviatoi (centralizzati o manovrati a mano) esistono serrature (unità bloccabili) ove viene custodita e bloccata dal DCO la chiave per la manovra a mano del deviatoio cui la chiave stessa si riferisce (Allegato 6). La chiave può essere sbloccata con apposito comando del DCO (impianto impresenziato) o dall'agente che presenzia l'impianto a mezzo dell'apposita maniglia del banco ACEI. In ogni caso l'avvenuta liberazione della chiave si manifesta con apposita indicazione luminosa ubicata sul pannello della serratura. La serratura bloccabile è inoltre, in ogni caso, munita di un tasto di liberazione artificiale, piombato con piombo ad aletta, che permette lo sbloccamento della chiave nei casi in cui sia inefficace il consenso per la estrazione della chiave stessa. Qualora, dovendosi effettuare la manovra a mano di un deviatoio, il dispositivo di sbloccamento della chiave non dovesse funzionare, l'agente treno viene autorizzato con apposito dispaccio del DCO a spiombare il tasto di liberazione. Nel caso in cui l'agente treno, dovendo effettuare la manovra a mano di un deviatoio, trovasse già spiombato il tasto di liberazione, non dovrà estrarre la relativa chiave, se non dopo autorizzazione con dispaccio del DCO. Per determinati deviatoi centralizzati con manovra	**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. **2.15** Le caratteristiche di impianto e di esercizio di ciascuna località di servizio devono essere portate a conoscenza del personale che all'interno di essa svolge attività connesse con la sicurezza.	Aspetti organizzativi di competenza del GI. Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
oleodinamica, la chiave per l'esecuzione della manovra elettrica sul posto è custodita e bloccata dal DCO nell'apposito dispositivo (Allegato 6 - fig.2).					
1.2.4 In precedenza a ciascun deviatoio centralizzato è installato il picchetto speciale di cui al punto 16 dell'Allegato 1 al Regolamento sui Segnali.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			
1.2.5 I deviatoi esistenti nei posti di servizio possono essere con manovra centralizzata o con manovra a mano: quelli con manovra a mano sono assicurati con fermascambio elettrico o a chiave; questi ultimi sono muniti di controllo cumulativo di posizione ed efficienza quando sono richiesti per la formazione degli itinerari. *a)* Deviatoi con manovra elettrica (deviatoi centralizzati). Tutte le casse di manovra sono munite di indicatore (Allegato 7 figg. 1 e 2), il quale si dispone nella corrispondente posizione prevista solo dopo che lo scambio ha assunto la posizione voluta ed è fermascambiato in tale posizione. Durante la manovra e finché tali condizioni non sono state realizzate, l'indicatore resta in posizione intermedia. Le casse medesime sono inoltre dotate di un dispositivo per la manovra a mano sul posto dei deviatoi. Le modalità per detta manovra sono riportate nell'allegato 7. La regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra elettrica è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando la congruente posizione assunta dagli aghi dello scambio e dall'indicatore da deviatoio. *b)* Deviatoi con manovra a mano. La manovra dei deviatoi assicurati con fermascambi a chiave è possibile previo sbloccamento delle relative chiavi che normalmente sono introdotte in apposite serrature. La regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra a mano è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando la congruente posizione		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
assunta dagli aghi dello scambio. *c)* Deviatoi con manovra oleodinamica (deviatoi centralizzati). I deviatoi con manovra oleodinamica sono muniti di due segnali indicatori permanentemente luminosi, uno per movimenti con deviatoio preso di punta e l'altro per movimenti con deviatoio preso di calcio (All. 8 fig. 1). Tali indicatori si dispongono con l'aspetto previsto solo dopo che il deviatoio ha assunto la posizione voluta ed è fermascambiato in tale posizione. Nel caso di deviatoi a cuore mobile i predetti indicatori si dispongono con l'aspetto previsto solo dopo che gli aghi e il cuore dello scambio, hanno assunto la posizione voluta e fermascambiati in tale posizione. In mancanza di tali condizioni gli indicatori luminosi restano spenti. In tale evenienza, i deviatoi non possono essere impegnati dai treni, a meno che l'agente treno non riceva specifica prescrizione dal DCO: *"Riferimento prescrizione n°... del modulo M. 40 TELEC* (se trascritta su modulo a parte, aggiungere la dizione: "*del modulo M. 40 TELEC in vostro possesso") dopo la fermata in precedenza al deviatoio n°…… siete autorizzato a superarlo in manovra, non tenendo conto del relativo segnale indicatore spento".* Tale prescrizione può essere trasmessa unitamente a quelle relative al superamento del segnale di protezione o partenza, da cui avviene il movimento degradato del treno. I predetti deviatoi sono dotati di un dispositivo per la manovra individuale a mano o elettrica sul posto. Le modalità per detta manovra sono riportate, per tipologia di deviatoio, nell'Allegato 8. La regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra oleodinamica è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnare gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando il congruente aspetto assunto dall'indicatore luminoso. Nel caso di deviatoio a cuore mobile con manovra oleodinamica l'arresto del treno in precedenza al deviatoio stesso deve avvenire senza impegnarne gli aghi se					

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
incontrato di punta, oppure senza impegnarne il cuore mobile, se incontrato di calcio. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 la specifica prescrizione del DCO relativa al superamento dei deviatoi con manovra oleodinamica con rispettivi segnali indicatori spenti può essere trasmessa unitamente a quelle relative all'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione.					
1.2.5 bis Sulle linee esercitate con SCC, tutti i deviato centralizzati in area telecomandata sono muniti del segnale luminoso a luce blu e relativa tabella a fondo giallo di cui al punto D) dell'art. 69 del Regolamento sui Segnali. Gli eventuali deviatoi con manovra a mano (non centralizzati) ubicati in area telecomandata sono solo muniti della predetta tabella a fondo giallo. L'accensione a luce blu fissa del segnale luminoso indica che esiste il controllo del deviatoio ad esso associato e che la posizione assunta dal deviatoio stesso è congruente con quella voluta dall'itinerario comandato. La mancata accensione del segnale luminoso a luce blu di un deviatoio percorso, quando il movimento avviene con l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante, indica la mancanza di una o di entrambe le predette condizioni. I segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio. La regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio munito di segnale luminoso da deviatoio a luce blu, è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando l'accensione del relativo segnale luminoso a luce blu. Nel caso di deviatoio a cuore mobile con manovra oleodinamica l'arresto del treno in precedenza al deviatoio stesso deve avvenire senza impegnarne gli aghi se incontrato di punta, oppure senza impegnarne il cuore mobile, se incontrato di calcio. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
ERTMS/ETCS L2 i segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati anche se i segnali imperativi dei PdS sono privi dei segnali di avanzamento e di avvio.					
1.2.6 Sulle linee a semplice binario esercitate con CTC semplificato, nelle stazioni impresenziabili, i deviatoi estremi sono di tipo tallonabile con ritorno elastico nella posizione normale sono disposti per la sinistra e dotati di controllo elettrico (Allegato 9). In conseguenza, vi sono solo due binari di circolazione, specializzati per ciascun senso di marcia. Ciascun deviatoio è dotato di leva a contrappeso per la manovra a mano e corredato da una serratura a chiave per consentirne il rovesciamento. Detti deviatoi non devono essere percorsi, in entrambi i sensi, a velocità superiore a 30 km/h. Ciascuna di queste stazioni è dotata di una serratura centrale contenente tutte le chiavi degli scambi. Per svincolare le suddette chiavi occorre introdurre nella serratura la chiave custodita e bloccata nell'unità bloccabile: detta chiave può essere liberata solo con telecomando del DCO, oppure azionando, su autorizzazione con dispaccio del DCO, il tasto di liberazione artificiale. In tali stazioni non viene impiegato il picchetto limite di manovra.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			
1.2.7 Nelle stazioni delle linee a semplice binario possono esistere, ubicate di regola su ogni marciapiede, apposite maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti. In corrispondenza di tali maniglie, quando la stazione è impresenziata, viene attivata un'indicazione ottica che annuncia il treno incrociante; contemporaneamente nella stazione squilla una suoneria. Al verificarsi di tale eventualità, il capotreno del primo treno, a conferma che il proprio treno si è fermato, deve azionare l'apposita maniglia per consentire la disposizione a via libera del segnale per il ricevimento del treno incrociante. Se il 1° treno effettua servizio viaggiatori, e questo comporta l'attraversamento a raso dell'itinerario del 2° treno incrociante, nella concessione di consenso di cui sopra il capotreno deve tenere		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
debito conto di tale circostanza.					
1.2.8 Quando le stazioni vengono presenziate, funzionano i normali segnali di avanzamento. Quando le stazioni sono impresenziate i segnali di avanzamento sono inefficienti e, invece, funziona il segnale di chiamata telefonica dell'agente treno (T luminosa), di cui al punto 2 dell'allegato 1 del regolamento sui Segnali. Tale dispositivo ottico, sussidiato da dispositivo acustico (suoneria), è installato in corrispondenza dei segnali di protezione di tutti i posti di servizio e del fabbricato viaggiatori delle stazioni. La lettera T, normalmente spenta, si accende e contemporaneamente squilla anche una suoneria quando l'intervento dell'agente treno viene richiesto dal DCO o dal DM che eventualmente presenzia il posto. La chiamata di disattiva con il sollevamento del microtelefono o, in mancanza di risposta, dopo 5 minuti. L'agente treno di un treno fermo ad un segnale a via impedita non permissivo,di protezione o partenza di un posto di servizio, in caso di mancata chiamata telefonica deve annunciarsi di iniziativa al relativo telefono dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata. Tale procedura deve essere osservata dall'agente treno anche nel caso di fermata ad un segnale di blocco intermedio che protegge punto singolare della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) disposto a via impedita con lettera "P" spenta. Per le comunicazioni tra DCO e agente treno e viceversa, se presenti dovranno essere utilizzate preferibilmente le apparecchiature per il collegamento via radio terra – treno e bordo-bordo (telefoni cellulari) oppure il collegamento di servizio terra –treno.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			
1.2.8 bis. Sulle linee esercitate con SCC, i segnali di protezione e partenza delle stazioni possono essere muniti di segnali di avanzamento e di avvio attivabili anche dal posto centrale quando il PdS è in regime di telecomando.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			
1.2.9 Trattasi di particolari tabelle a fondo nero con numeri romani in bianco, ubicate in prossimità dei deviatoi di ingresso , per l'individuazione, da parte del personale del		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
treno dei binari di ricevimento in caso di ingresso con segnale disposto a via impedita.					
1.2.10. All'esterno del FV, può essere installato, in posizione opportuna, un pannello sul quale è possibile individuare, attraverso indicazioni luminose, la direzione del treno, il relativo binario di ricevimento e , se esiste il sistema di qualificazione dei treni (M/V), anche il tipo di treno (merci o viaggiatori). Per il libero transito si ha l'accensione di una segnalazione luminosa in corrispondenza della scritta: - *Attenzione treno in transito sul binario …* e l'attivazione di una segnalazione acustica.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			
1.2.11. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i segnali imperativi di protezione e partenza dei PdS sono privi di segnali di avanzamento e di avvio. Nel posto centrale e nell'ufficio movimento dei PdS sono previste , ad uso del DCO/DM, apposite indicazioni definite segnali virtuali (sono previsti segnali virtuali di protezione, di partenza, di avanzamento e di avvio). In corrispondenza dei segnali imperativi di protezione dei PdS e del fabbricato viaggiatori delle stazioni delle predette linee non è installato il segnale di chiamata telefonica dell'agente treno. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta di un treno fermo ad un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure confine), per mancanza di Autorizzazione al movimento concessa dal sistema (art. 21 bis-B, lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve darne avviso al DCO di giurisdizione, specificando il segnale in corriposndenza del quale è avvenuto l'arresto del treno. Peraltro il personale di condotta deve mantenersi in contatto telefonico nel caso in cui il DCO gli abbia ordinato, con comunicazione non registrata, di prolungare la sosta fino al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento e quest'ultima continuasse a non pervenire per un tempo notevole. Tale procedura deve essere osservata anche nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'ingresso nella linea ERTMS/ETCS L2,		Vale quanto previsto per le altre linee. Vale quanto previsto per il precedente punto 1.2.3.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
salvo che , in tale evenienza , dovrà essere specificato come punto di arresto il segnale di confine. Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure confine) per caduta connessione radio od altra anormalità , il personale di condotta deve darne subito avviso al DCO di giurisdizione , specificando la progressiva chilometrica e a seconda del caso: - il binario di (sinistra o destra) se l'arresto è avvenuto in linea; - l'itinerario, di arrivo o di partenza di un treno se l'arresto è avvenuto in stazione rispettivamente tra il segnale imperativo di protezione e quello di partenza o sull'itinerario di partenza a valle del segnale imperativo di partenza. Nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'uscita dalla linea ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta deve darne avviso al DM/DCO di giurisdizione del tratto di linea tradizionale successivo al predetto segnale di confine, secondo le specifiche procedure previste per tali linee. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 per le comunicazioni tra il DCO e personale di condotta dovranno essere utilizzate prioritariamente le apparecchiature per il collegamento via radio GSM/R.					
CAPITOLO III **Apparecchiature ed enti di linea** **1.3.1** Per il distanziamento dei treni è realizzato il regime del blocco elettrico (automatico o conta-assi) e, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il regime del blocco radio.	**7.28** Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". **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. **7.30** Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE consecutivi non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di	Aspetti organizzativi di competenza del GI.	**X**		

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	blocco.				
1.3.2 Sulle linee a semplice binario, non disponendosi a via libera il segnale di partenza di una stazione impresenziata, il DCO dovrà far accertare in loco dal capotreno l'efficienza o meno del blocco. Il funzionamento del blocco è rilevabile dal capotreno attraverso apposite indicazioni del quadretto topografico. Affinché il blocco possa essere utilizzato, in caso di movimenti con segnale a via impedita, occorre che sia accesa e giustamente orientata la freccia di consenso. Su determinate linee specificate dalle Unità periferiche interessate, e di regola sulle linee a doppio binario, l'indicazione di cui sopra non esiste, per cui non è accertabile, da parte dell'agente treno l'esistenza o meno della via libera.	**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.	Introdotto il principio che l'agente treno è sempre l'agente di condotta. Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	**X**
1.3.3 Sulle linee con blocco conta-assi il DCO nel caso in cui il blocco non risulti efficiente, può ordinare con dispaccio al capotreno stesso l'azionamento del tasto di liberazione artificiale del blocco. Tale operazione non è ammessa per i treni senza capotreno. Il capotreno, accertato che la lampada in corrispondenza del Tl B.ca sia spenta azionerà il tasto, previo spiombamento, per tentare di ottenere la liberazione artificiale del blocco; se l'operazione ha avuto esito positivo, ciò sarà reso evidente dalla riaccensione della lampada. Il tasto dovrà poi comunque essere ripiombato a cura del capotreno che ne darà conferma al DCO con il dispaccio: *- DCO …… ore …… ripiombato tasto Tl B.ca stazione di ……* *lato …… piombo tolto …… applicato piombo …….*		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.3.2.			
1.3.4 In caso di guasto delle telecomunicazioni il servizio può continuare purché i segnali possono essere regolarmente disposti a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, fino a quando pervengono ai treni Autorizzazioni al	**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	Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia del GI.	**X**	**X**	

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
Movimento concesse dal Sistema (art. 21 bis — B, lettere *a)* e *b)* del Regolamento sui Segnali). In caso contrario la circolazione verrà arrestata fino alla riparazione dei guasti.	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.				
1.4.1 Al licenziamento dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, provvede il capotreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure con l'attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio. Nel caso di partenza con segnale a via impedita, nelle stazioni non presenziate o presenziate da AI, quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la prescrizione relativa (M. 40 TELEC); nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dall'art. 6 del Regolamento per la circolazione dei treni (e corrispondente art. 19 IPCL). Quando la prescrizione di partenza con segnale a via impedita viene ricevuta dal macchinista questi dovrà rendere partecipe verbalmente l'eventuale capotreno per il conseguente licenziamento. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta anche nelle stazioni presenziate da DM, dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis - B del Regolamento sui Segnali) ed il segnale di pronti del capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. All'occorrenza il dirigente può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta(1) ed avviso verbale al capotreno. Nelle stazioni, in particolari condizioni di esercizio di cui all'art. 10/3 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, l'itinerario di partenza viene comandato dal capotreno ruotando a destra l'apposito manipolatore ubicato in cassetta stagna apribile con chiave quadra e ubicata vicino	**8.1** Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza **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. **8.5** Prima della partenza del treno l'agente di condotta deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno stesso, le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie.	Introdotto il principio che i treni partono di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi in cui deve intervenire il regolatore della circolazione. Il capotreno deve dare il pronti a partire all'agente di condotta rispetto il servizio viaggiatori. Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	**X**

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
ad ogni binario di stazionamento. Nell'interno della cassetta è ubicata una spia, normalmente spenta, che si illumina a luce bianca ad itinerario regolarmente formato.					
1.4.2 Quando un treno termini la corsa in una stazione impresenziata, il capotreno, dopo aver accertata la completezza del proprio treno, deve trasmettere al DCO il dispaccio di giunto. Inoltre, sulle linee a semplice binario, nelle stazioni munite di maniglia di consenso per il treno incrociante il capotreno dovrà anche azionare la suddetta maniglia, indipendentemente dal manifestarsi della indicazione ottica ed acustica, e completare il dispaccio di giunto con la dizione: - *Azionata maniglia per treno incrociante.* Nelle stazioni impresenziate ove non esiste la maniglia di consenso per treno incrociante, non occorre che il capotreno trasmetta il giunto del proprio treno, quando lo stesso materiale e lo stesso personale effettua un successivo treno, purché durante la sosta il capotreno presenzi continuativamente la stazione.	**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.	Introdotto il principio che l'agente treno è sempre l'agente di condotta. Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	**X**
1.4.3 Sulle linee a semplice binario di cui alla presente istruzione il personale dei treni non interviene mai nel controllo degli incroci indipendentemente dal tipo di segnalamento esistente. Può essere altresì consentito, nelle stazioni munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico, l'arrivo contemporaneo di due treni in senso inverso pur essendo convergenti i rispettivi itinerari.	**7.5** La predisposizione di un itinerario di un treno richiede: a) la regolare disposizione e assicurazione dei deviatoi e degli altri enti di sicurezza interessati; b) la libertà da rotabili dell'itinerario; c) l'impedimento o la sospensione delle manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso. **7.6** Un itinerario non deve poter essere modificato dopo che il relativo consenso al movimento sia stato ricevuto dal treno.	Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	
1.4.4 Alle operazioni di manovra dei treni nelle stazioni impresenziate deve provvedere il capotreno od altro agente designato dall'Impresa Ferroviaria in possesso della prescritta abilitazione (accompagnamento treni) coadiuvato, sotto la sua direzione e sorveglianza, dal personale di scorta del treno o dal personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria, eventualmente	**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	Introdotto il principio che l'agente treno è sempre l'agente di condotta. Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di	**X**	**X**	**X**

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
presente. Per le manovre interessanti le tradotte le predette incombenze sono devolute all'agente di scorta. Se il movimento di manovra interessa un PL l'agente di cui al precedente capoverso deve fare arrestare la manovra prima di impegnarlo e farla proseguire solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento. Sulle linee esercitate con il B.ca, quando la manovra impegni il pedale del blocco, occorre che tutti i veicoli componenti la colonna in manovra superino detto pedale, evidenziato da apposito picchetto, onde evitare un possibile anomalo funzionamento del dispositivo di conteggio. Non occorre nelle stazioni impresenziate o presenziate da AI che le manovre oltre il punto protetto siano precedute a 200 metri da un agente con segnale di arresto a mano.	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. **20.16** I movimenti di manovra devono impegnare i Passaggi a Livello (PL) con i dispositivi che inibiscono il passaggio del traffico lato strada attivi. **20.23** Un movimento di manovra oltre il punto protetto dal segnale di protezione, comunque autorizzato dal regolatore della circolazione, può avvenire solo nei seguenti casi: – dopo aver provveduto a trattenere, o far trattenere, nella località di servizio limitrofa il treno atteso, dal lato ove si svolge il movimento di manovra, finché il movimento stesso non sia terminato, – quando il punto estremo impegnato dal movimento di manovra, dal lato di provenienza del treno atteso, sia protetto da un precedente segnale fisso dove il sistema di segnalamento impone l'arresto al treno atteso stesso e siano rispettati i criteri di cui al precedente punto 20.22.	competenza del GI.			
1.4.4. bis Quando si presenti la necessità di effettuare una manovra in una stazione impresenziata la manovra degli scambi centralizzati dovrà di regola essere effettuata a mano a cura dell'agente che provvede alla manovra che avrà ottenuto all'uopo lo svincolo della chiave nell'unità bloccabile da parte del DCO. L'avvenuto sbloccamento della chiave da parte del DCO ha valore di autorizzazione ad iniziare la manovra . Qualora la manovra debba essere effettuata oltre il picchetto limite la richiesta di autorizzazione sarà avanzata dall'agente che provvede alla manovra con dispaccio al DCO: - *DCO …… chiedo autorizzazione alla manovra oltre il picchetto*		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.4.4.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
limite nella stazione di ……. lato ……. L'agente che provvede alla manovra, per tutto il tempo in cui il suo treno è in manovra, dovrà custodire presso di sé la chiave, estratta dall'unità bloccabile prima di iniziare la manovra, e dovrà reinserirla nell'unità bloccabile stessa solo a manovra ultimata, avvisandone verbalmente il DCO che provvederà al suo bloccamento (ovviamente tale procedura non è richiesta quando viene ordinato al treno di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere con la specifica prescrizione del modulo M. 40 TELEC.) L'agente che provvede alla manovra dovrà tener presente che l'inserimento della chiave nell'unità bloccabile vale come conferma al DCO che la manovra è ultimata e che sono stati effettuati tutti gli accertamenti e le incombenze previste circa lo stazionamento dei rotabili, la visita ai deviatoi, ecc., nonché come consenso per l'apertura dei segnali nella stazione interessata alla manovra e anche quelli di partenza nella stazione limitrofa ove questi fossero stati inibiti. Nell'eventualità che nella relativa unità bloccabile il tasto di liberazione dovesse risultare spiombato, l'ultimazione della manovra dovrà essere confermata al DCO con dispaccio, dopo la reintroduzione della chiave. E' ammesso che, nelle stazioni impresenziate, la manovra elettrica dei deviatoi sia eseguita su comando del DCO; inoltre, nelle stazioni di tipo presenziabile, l'agente treno eventualmente a o di AI può eccezionalmente utilizzare, previe intese con il DCO, la manovra elettrica locale dei deviatoi. In questi casi l'effettuazione della manovra deve essere autorizzata con dispaccio dal DCO; l'agente che provvede alla manovra una volta ultimata la manovra dovrà darne comunicazione registrata al DCO. Quando la manovra dei deviatoi è effettuata dal DCO, ogni singolo movimento dovrà essere da lui autorizzato verbalmente dopo la predisposizione dell'istradamento; l'agente che provvede alla manovra dovrà sempre accertare, per ogni deviatoio, dopo il superamento del relativo picchetto speciale e prima di impegnare gli aghi, la regolare					

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
disposizione del segnale indicatore da deviatoio.					
1.4.5 Nelle stazioni impresenziate lo stazionamento dei rotabili non è ammesso sui binari di circolazione, salvo casi particolari opportunamente disciplinati dalle Unità periferiche interessate. Lo stazionamento dei veicoli è consentito sui binari secondari con le modalità previste dalle comuni norme regolamentari.	**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 spostamento, i binari di circolazione.	Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	
1.4.6 Nelle stazioni impresenziate munite di deviatoi tallonabili con ritorno elastico nella posizione normale (CTC semplificato), ove non esiste il picchetto limite di manovra, la richiesta di autorizzazione alla manovra al DCO è sempre verbale. Nessun movimento di manovra, ivi compresi i ricoveri e gli eventuali piazzamenti sul binario di partenza, potrà aver luogo senza autorizzazione del DCO, la cui concessione avviene con lo svincolo della chiave dall'unità bloccabile. L'agente che provvede alla manovra per tutto il tempo per cui il treno è in manovra dovrà custodire presso di sé o presso la serratura centrale la chiave che avrà estratto dall'unità bloccabile, prima di iniziare la manovra stessa, e dovrà reinserirla nell'unità bloccabile, dandone avviso verbale al DCO.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.4.4.			
1.4.7 Nelle stazioni impresenziate munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico (CTC semplificato), le precedenze possono essere effettuate in casi particolari ricoverando, in manovra, il treno che cede il passo nel binario di circolazione specializzato per il senso inverso.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.4.4.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
Ricevuto dal DCO il dispaccio di precedenza per il ricovero del treno, l'agente che provvede alla manovra dovrà prelevare la chiave nell'unità bloccabile che custodirà presso di sé per tutto il tempo in cui il treno è in manovra. I movimenti di manovra dovranno avvenire nel seguente ordine: - L'agente che provvede alla manovra, prelevata la chiave dall'unità bloccabile inizierà il ricovero con il movimento in "avanti"(lato partenza), portandosi cioè con tutto il treno oltre lo scambio di uscita, che tallonerà col movimento stesso; - retrocederà quindi verso il binario di ricovero dopo che lo scambio, con ritorno a molla, avrà riassunto la posizione normale: detto movimento di retrocessione dovrà avvenire con la massima cautela e, comunque, non dovrà essere impegnato con la coda del treno il picchetto per il cdb di controllo della libertà della traversa limite (Allegato1/15 RS); - reintrodurrà la chiave nell'unità bloccabile avvisandone verbalmente il DCO (che provvederà a bloccarla), dopo che il treno si è fermato entro le traverse limite del binario di ricovero, tenendo presente che l'introduzione della chiave consentirà l'apertura del segnale di protezione per l'arrivo del treno che prende il passo (il treno stesso potrebbe essere già partito dalla stazione limitrofa); - partito il treno che ha preso il passo, l'agente che provvede alla manovra preleverà la chiave dall'unità bloccabile (il DCO avrà provveduto a sbloccarla) ed inizierà la manovra per il piazzamento del suo treno sul binario di partenza con movimento "all'indietro" (lato arrivo) portandosi cioè con tutto il treno oltre lo scambio di ingresso, che tallonerà col movimento stesso; - avanzerà quindi verso il binario di partenza dopo che lo scambio, con ritorno a molla avrà riassunto la posizione normale, senza superare il segnale di partenza; - ultimato il piazzamento reintrodurrà la chiave nell'unità bloccabile avvisandone verbalmente il DCO che provvederà a bloccarla. L'introduzione della chiave nell'unità bloccabile consente l'apertura del segnale di					

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
protezione per l'eventuale treno incrociante, che in tal caso potrebbe essere già partito dalla stazione limitrofa					
1.4.8 Sulle linee elettrificate quando la manovra nelle stazioni impresenziate interessa binari secondari, normalmente disalimentati, l'agente che provvede alla manovra, che dovrà essere abilitato alla manovra dei sezionatori aerei, immetterà e toglierà tensione sui binari stessi, usando le particolari attenzioni previste in tale abilitazione. Le unità periferiche interessate regoleranno all'uopo i rapporti tra DCO e agente che provvede alla manovra.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.4.4.			
1.4.9 Nelle stazioni presenziate, alle operazioni per l'effettuazione delle manovre deve provvedere il capotreno od altro agente designato dall'Impresa Ferroviaria in possesso della prescritta abilitazione (accompagnamento treni) coadiuvato, sotto la sua direzione e sorveglianza, dal personale di scorta del treno o dal personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria eventualmente presente. La manovra degli enti del banco dell'apparato di stazione sarà effettuata dall'AI. Le manovre devono essere autorizzate verbalmente dal DCO direttamente all'AI, salvo che la manovra debba oltrepassare il punto protetto o si tratti di stazione di cui all'art. 7/6 RCT (e corrispondente art. 21/5 ISM) nel qual caso il DCO l'autorizzerà con dispaccio che sarà controfirmato dall'agente che provvede alla manovra.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.4.4.			
1.4.10 Nelle stazioni impresenziate o presenziate da AI non possono aver luogo manovre con i treni senza la presenza di agente in possesso della prescritta abilitazione, salvo casi di emergenza		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.4.4.			
CAPITOLO V *Soppresso*					
CAPITOLO VI **Anormalità** **1.6.1** In caso di fermata o di riduzione di velocità al di sotto di 25 km/h nel tratto compreso tra un segnale di avviso (anche accoppiato) ed il successivo segnale di prima categoria, l'avvicinamento a questo ultimo segnale dovrà avvenire a velocità tale da	**4.4** Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera b) gli eventuali enti incontrati dal convoglio devono essere: b.1. manovrati quando sono liberi da rotabili e i rotabili che devono impegnarli siano fermi,	Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
rispettarlo nel caso in cui venga a trovarsi a via impedita, ancorché il rispettivo avviso sia stato impegnato a via libera; inoltre nel caso di arresto accidentale fra il segnale di protezione o di partenza incontrati a via libera ed il primo deviatoio a valle di esso il treno non deve riprendere la corsa sino a quando il capotreno non si sia procurato dal DCO un apposito dispaccio di autorizzazione, a meno che prima di ripartire non possa accertare che il segnale è ancora disposto a via libera. In ogni caso il macchinista potrà proseguire la marcia solo dopo aver ottenuto dal capotreno comunicazioni al riguardo	oppure, se in moto, si trovino ancora a sufficiente distanza per compiere la manovra dell'ente e per assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa; b.2. disposti e bloccati nella corretta posizione per il tempo necessario allo svolgimento del movimento; b.3. rimossi dalla posizione indicata alla precedente lettera b.2. solo dopo che siano stati superati dal convoglio.				
1.6.1 bis Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 in presenza di particolari anormalità (es. : anormalità interessante una sezione di blocco radio o di un circuito di binario di un PdS), il Sistema concede al treno l'Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista (art. 21 bis - B, lettera *b)* del Regolamento sui Segnali); tale Autorizzazione non viene comunque concessa qualora sulla sezione di blocco radio sia presente un PCF "attivo" o un POC, oppure sul circuito di binario del PdS sia presente un PCF "attivo". Il ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento, impone al personale di condotta il superamento del segnale imperativo (in corrispondenza del quale ha ricevuto la predetta Autorizzazione) e il proseguimento, con marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale imperativo, in corrispondenza del quale dovrà comunque arrestarsi. Sulle predette linee, in caso di anormalità che impedisca ad un treno il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, lettere *a)* e *b)* del Regolamento sui Segnali), spetta al DCO ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis - B, lettera *c)* del Regolamento sui Segnali), utilizzando lo specifico mod. M. 40 TELEC (Blocco Radio). Tale procedura deve essere osservata anche nel caso di arresto di un treno non in		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
corrispondenza di un segnale fisso per caduta connessione radio od altra anormalità. In tali casi il personale di condotta rispetterà le prescrizioni ricevute. Non sono ammessi movimenti dei treni con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO, che prevede la marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h, su una sezione di linea su cui sono presenti POC oppure PCF "attivi". Non sono in ogni caso ammessi movimenti di treni con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO se tali movimenti interessano itinerari di arrivo e/o di partenza di PdS su cui sono presenti PCF "attivi".					
1.6.2 In particolari casi, il DCO può vincolare, con comunicazione registrata, la partenza di un treno al suo dispaccio di nulla osta: *- Vostra partenza da ..... vincolata a mio nulla osta.* Il treno vincolato a nulla osta non dovrà riprendere la corsa prima di aver ricevuto il relativo dispaccio di svincolo, anche se nel frattempo il segnale si fosse disposto a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il treno abbia ricevuto una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, lettere *a)* e *b)* del Regolamento sui Segnali). Il dispaccio di svincolo da parte del DCO autorizza la partenza del treno solo se il relativo segnale si dispone a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il treno riceva una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, lettere *a)* e *b)* del Regolamento sui Segnali); in caso contrario occorreranno anche le previste prescrizioni del DCO per la partenza con il segnale a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per la partenza con		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO (art. 21 bis - B, lettera *c)* del Regolamento sui Segnali).					
1.6.3 Nelle stazioni telecomandate sono ubicati all'interno del FV tanti organi di comando quanti sono i possibili itinerari di partenza. Trattasi di dispositivi distinti per binario e per direzione, a due posizioni con ritorno a molla nella posizione di riposo, contenuti in apposita custodia a chiave che, azionati, comandano il corrispondente itinerario di partenza. Il DCO, in caso di necessità, ordinerà con dispaccio treno per treno, a ciascun capotreno, di comandare il proprio itinerario di partenza: *- Capotreno …… comandate itinerario di partenza per ……* (Stazione verso la quale è diretto) *e, con segnale a via libera, partite da ……*		Introdotto il principio che l'agente treno è sempre l'agente di condotta. Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			**X**
1.6.4 In caso di anormalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di protezione, questo potrà essere superato con prescrizione del DCO a mezzo del mod. M. 40 TELEC. Tale procedura deve essere rispettata anche nel caso che il segnale di protezione sia munito della lettera luminosa "P" o "D" e lo stesso debba essere superato a via impedita e con tale lettera "P" o "D" spenta. Trattandosi di stazione presenziata, l'ingresso avverrà con le norme previste dal Regolamento sui Segnali. In caso di anormalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di partenza, il licenziamento del treno è subordinato al ricevimento da parte dell'agente treno delle necessarie prescrizioni del DCO a mezzo del mod. M. 40 TELEC. Tale procedura deve essere rispettata anche nel caso che il segnale di partenza sia munito della lettera luminosa "P" o "A" e lo stesso debba essere superato a via impedita e con tale	**10.1** Ogni qualvolta per il movimento di un treno su un itinerario **…omissis….** singolare protetto. **10.2** Le condizioni di sicurezza**…omissis…** di sicurezza interessati. **10.3** La ripresa della circolazione**……..omissis…….**sistema di segnalamento.	Introdotto il principio che anche per il superamento di un segnale permissivo a via impedita deve essere preventivamente contattato l'operatore della circolazione. Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			**X**

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
lettera "P" o "A" spenta. Negli impianti ove sia previsto, il DCO potrà richiedere verbalmente all'agente treno, e questi confermerà con dispaccio, la verifica sul QL o sul quadretto topografico delle seguenti indicazioni: *a)* l'esistenza o meno del consenso degli eventuali PL; *b)* lo stato di allarme o meno degli eventuali PL automatici; c) l'esistenza o meno del controllo dell'eventuale deviatoio in linea; *d)* l'esistenza o meno delle condizioni di blocco. Nelle stazioni presenziate il mod. M. 40 TELEC verrà consegnato al personale del treno a cura del DM o dell'AI.					
1.6.4. bis Sulle linee esercitate con blocco automatico, il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche raccordi in linea, disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO con la seguente specifica prescrizione del mod. M. 40 TELEC (BA): *"Proseguite dal segnale di PBA n°..... disposto a via impedita con lettera "P" spenta da considerare accesa a luce lampeggiante".* Il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO con le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.4.			
1.6.4. ter Sulle linee esercitate con B.ca, il superamento di un segnale di PBI disposto a via impedita e con lettera "A" spenta viene ordinato all'agente treno dal DCO con la seguente specifica prescrizione del mod.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
M. 40 TELEC (B.ca): *"Proseguite dal segnale di PBI n°……disposto a via impedita con lettera "A" spenta. Tratto da …….. a …….. libero da treni* oppure (nel caso il treno stia già circolando con il giunto telefonico) *Tratto da …….. a …….. libero da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso".* Se il segnale protegge anche PL deve essere notificata anche la seguente specifica prescrizione: *"Marcia a vista specifica in corrispondenza del/dei PL km……*(quelli protetti dal segnale)". Se il segnale protegge anche raccordi in linea deve essere notificata anche la seguente specifica prescrizione utilizzando le righe in bianco del mod. M. 40 TELEC (B.ca): *"Fermate prima di impegnare il deviatoio protetto dal PBI n°…… e ubicato al km……, ed oltrepassatelo con cautela senza superare la velocità di 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato".* Se il segnale protegge anche una zona soggetta a caduta massi devono essere rispettate anche le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea"). Sulle linee esercitate con il blocco elettrico conta-assi (B.ca) è ammesso autorizzare, dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M. 40 TELEC (B.ca), la ripresa della corsa dai segnali dei PBI che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera «A» spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (PBI) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 *1a)* e *1b)* del					

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
Regolamento sui Segnali); in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M. 40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel). In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.					
1.6.5 Tutte le comunicazioni previste dall'art. 23 RCT e dell'art. 40 IPCL, fra macchinista o capotreno e DM, devono svolgersi tra agente treno e DCO.		Introdotto il principio che l'agente treno è sempre l'agente di condotta.			**X**
1.6.6 Sulle linee esercitate con SCC, nel caso di mancata disposizione a via libera dei segnali di un PdS gestito in regime di telecomando, il DCO può autorizzare il treno a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio, sia a luce fissa che lampeggiante. *a)* L'accensione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando. Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quan-do è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa dovrà avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h. Il segnale di avvio quando è attivo a luce fissa autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza interessato.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando. Il DCO, prima di impartire tale comando, deve ordinare all'agente treno, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M. 40 TELEC) oppure con comunicazioni verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'allegato 10, su quale binario o linea deve istradarsi ("*Dovete istradarvi sul binario n°..... /verso .....* (successivo posto)" e, eventualmente, "*Dovete istradarvi su binario di sinistra/destra*", "*Dovete percorrere linea .....*"). Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, deve riprendere la corsa osservando, oltre a tutti gli obblighi di cui al precedente punto *a)*, le seguenti procedure: • proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente; • dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio, il macchinista ed il capotreno, qualora svolga le funzioni di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (punto 1.2.5 bis) come segue: - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando la velocità di 30 km/h; - se la luce blu è spenta o nel caso di deviatoio con manovra a mano (non centralizzato), l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione(1) oppure con comunicazioni verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'allegato 10, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto il movimento in atto (*"Deviatoio n°... da impegnare disposto per il corretto tracciato o*					

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
per la deviata")(2). Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e, dopo la manovra se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 km/h. Le suddette procedure devono essere osservate anche nel caso di movimento con il segnale (di protezione o di partenza) disposto a via impedita, con avanzamento in manovra sull'itinerario di arrivo o di partenza interessato, ordinato con la specifica prescrizione dei modd. M. 40 TELEC (BA) e M. 40 TELEC (B.ca): *"Avanzate in manovra sull'itinerario interessato, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione, secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatoi non centralizzati esistenti sull'itinerario".* Le procedure di cui sopra, relative al segnale luminoso da deviatoio a luce blu, devono essere altresì osservate, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di ricevimento dal DCO della specifica prescrizione di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere (mod. M. 40 TELEC (Blocco Radio)). *(1) Utilizzando l'apposito modulo per deviatoi in dotazione al personale dei treni (M. 40 TELEC/SCC per deviatoi) oppure le righe in bianco del mod. M. 40 TELEC;* *(2) Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere: "Deviatoio n° ... da impegnare disposto per la deviata a sinistra oppure per la deviata a destra"*					
1.6.6 bis Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo, in caso di anormalità che impedisca la disposizione a via libera dei segnali di protezione/ partenza (esterno, interno, interno n° ...) questi potranno essere superati per ordine del DCO a mezzo del modulo M. 40 TELEC.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			
1.6.6 ter Nelle stazioni munite di segnalamento a cascata, in caso di anormalità che impedisca la disposizione a via libera del		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
segnale ripetitore di partenza, questo potrà essere superato per ordine del DCO a mezzo del modulo M. 40 TELEC.					
1.6.7 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di anormalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale imperativo di protezione o di partenza di un PdS il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio), le occorrenti prescrizioni. Nei PdS presenziati da DM, spetta a tale agente notificare, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio), le occorrenti prescrizioni per l'arrivo e/o la partenza del treno.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			
1.6.8 Nei PdS muniti di segnalamento plurimo, in caso di anormalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale imperativo di protezione /partenza (esterno, interno, interno n°....) il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni. Nei PdS presenziati da DM, spetta a tale agente notificare, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio), le occorrenti prescrizioni per l'arrivo e/o la partenza del treno.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			
1.6.9 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di anormalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale imperativo di fine sezione il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			
1.6.10 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di anormalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di confine per l'ingresso nella linea con ERTMS/ETCS L2, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
Prescrizione notificando, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni. Per il superamento dei segnali di confine in uscita dalla linea con ERTMS/ETCS L2, disposti a via impedita, devono essere rispettate le procedure previste per le linee tradizionali (non munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2).					
1.6.11 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale imperativo di PdS o di fine sezione, oppure di un segnale di confine, per caduta connessione radio o altra anormalità, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			
1.6.12 Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi il capotreno deve mettersi subito in comunicazione con il DCO. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea"). Nella Fiancata Principale dell'Orario di Servizio è riportata l'indicazione che il segnale svolge la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi con annotazione che rimanda alle "Disposizioni varie per tratti di linea".		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			
1.6.13 Qualora durante i lavori di manutenzione e/o riparazione ad enti (segnali fissi, blocco elettrico, ecc.) che hanno influenza sui sistemi SCMT e/o SSC i segnali fissi interessati non possano essere mantenuti a *"via impedita"* (o *con "avviso di via impedita"* nel caso di segnali di avviso isolati), al fine di mantenere attiva attraverso i relativi PI la protezione dei predetti sistemi, è ammesso, solo di giorno, mantenere spenti tali segnali con le eventuali lettere luminose ("P", "D" o "A") spente. Tale provvedimento può essere adottato anche per i segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (artt. 53 *1a)-1b)* e 53 bis del Regolamento sui Segnali).	**23.4** I lavori di manutenzione o di riparazione ai segnali luminosi che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 23.1, 23.2 e 23.3, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita e con i relativi PI del sistema di protezione che assicurino l'informazione di via impedita. Al fine di garantire tale informazione di via impedita i citati segnali, di giorno, possono essere mantenuti spenti, informandone con prescrizione registrata i treni interessati. In	Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
I treni interessati devono essere avvisati della presenza dei segnali mantenuti spenti. Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di PBI che non proteggono punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) e ammesso autorizzare dalla precedente stazione la ripresa della corsa da tali segnali, con la seguente formula: *"Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI n° ... . spenti con lettera "A" spenta".* Tale procedura può essere applicata anche per i segnali mantenuti spenti di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 *1a) e 1b)* del Regolamento sui Segnali). Nel caso i segnali mantenuti spenti siano segnali di protezione propria dei PL senza barriere (art. 53 bis del Regolamento sui Segnali) ai treni interessati dovrà essere notificato solo lo spegnimento degli stessi. In associazione con le predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati. Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di 1ª categoria diversi da quelli di cui al precedente capoverso ai treni interessati deve essere prescritto di fermare a tali segnali e di mettersi in comunicazione con il DCO interessato per ricevere ulteriori prescrizioni per la ripresa della corsa, utilizzando la seguente formula: *"Fermate ai segnali di ... .* (indicare i segnali interessati) *spenti e mettetevi in comunicazione con il DCO per ricevere ulteriori prescrizioni".* Nel caso particolare si tratti di segnale di avviso mantenuto spento, nella prescrizione da praticare ai treni deve essere precisato il segnale di cui svolge la funzione di avviso e di considerarlo come avviso di via impedita di tale segnale. Le prescrizioni di cui al presente punto devono essere notificate utilizzando le righe in bianco dello specifico mod. M 40 TELEC. Il personale di condotta che debba superare un segnale di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale di la categoria, deve sempre considerare tale segnale come avviso di via impedita e, a tal fine, osservare anche le apposite istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.	mancanza di protezione da parte del sistema di protezione, i lavori ai segnali luminosi devono essere eseguiti sempre in assenza della circolazione dei treni. **23.5** I lavori di manutenzione o riparazione alle sole apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni devono essere eseguiti in assenza della circolazione dei treni. E' tuttavia ammesso, sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 23.1, 23.2 e 23.3, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa nei seguenti casi: a) quando i lavori interessano solo i PI dei segnali, facendo escludere la funzione di protezione in corrispondenza dei segnali stessi; b) quando i lavori interessano il funzionamento del SST, di più segnali o del sistema di distanziamento, facendo escludere la funzione di protezione nel percorrere il tratto di linea interessato.				

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
PARTE II **ESERCIZIO DEI SINGOLI IMPIANTI IN TELECOMANDO** **CAPITOLO I** **Generalità** **2.1.1** Determinati impianti (stazioni, bivi, posti di comunicazione, ecc.) possono essere subordinati, agli effetti della circolazione dei treni, ad altre stazioni mediante telecomando (TC punto-punto), realizzato con il sistema CTC. Il sistema comprende un posto di comando (stazione presenziata da DM) e, di norma, un solo posto satellite attiguo, collegati da un canale per l'effettuazione di teleoperazioni. Il sistema di teleoperazioni consente l'invio di comandi dal posto di comando (PC) verso il posto satellite (PS) e la ricezione di controlli in senso inverso. Da un posto di comando possono anche essere comandati più posti satellite, previa autorizzazione della Unità centrale competente. La situazione di esercizio del posto di comando (PC) e del posto satellite (PS) è indicata nell'orario di servizio. Il posto satellite telecomandato è impresenziato, salvo prescrizione contraria. Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi la realizzazione di singoli impianti in telecomando è subordinata ad apposita autorizzazione dell'Unità centrale competente.	**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.	Aspetti organizzativi di competenza del GI, cosi come le procedure di interfaccia.	**X**		
2.1.2 Il dirigente movimento del posto di comando (DPC) è anche l'effettivo dirigente movimento del posto satellite telecomandato. Per determinate operazioni da svolgersi nel posto telecomandato e previste in situazioni particolari il DPC si avvale 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.	Introdotto il principio che l'agente treno è sempre l'agente di condotta.			**X**

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
2.1.3 La funzione di agente treno nel posto satellite viene sempre svolta dal capotreno o dall'agente che ne assume le funzioni.		Vale quanto previsto per il precedente punto 2.1.2.			
2.1.4 Nel posto satellite le prescrizioni ai treni vengono praticate dal DPC, a mezzo telefono, con il mod. M. 40 TELEC. Con le stesse modalità previste per le linee telecomandate (vedi punto 1.1.7 delle presenti Istruzioni). Nella stazione posto di comando e nell'altra stazione limitrofa al posto satellite le prescrizioni sono praticate con i comuni moduli.		Vale quanto previsto per il precedente punto 2.1.2.			
CAPITOLO II **Apparecchiature dei posti satellite** **2.2.1** I posti satellite sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, centralizzati o meno, nonché dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno. Possono essere provvisti di ripeti zioni relative alle condizioni di determinati enti verificabili dall'agente treno come per le stazioni telecomandate di linee esercitate con DCO. Per le caratteristiche e l'uso delle singole apparecchiature vale quanto già detto nel Cap. II della parte I della presente Istruzione. Ai segnali di protezione e partenza dei posti satellite può essere conferito carattere di permissività temporanea mediante l'accensione della lettera maiuscola "P" luminosa. Sulle linee esercitate con il blocco conta assi, i segnali di protezione e partenza di un posto satellite possono essere muniti di lettere luminose "D" ed "A". I segnali muniti di lettere luminose sono indicati nell'Orario di Servizio.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	**X**		
CAPITOLO III **Esercizio** **2.3.1** L'esercizio normale dei posti satellite e quello di telecomando con impresenziamento dell'impianto. In caso di necessità e sempre che il tipo di apparato in opera lo consenta, il posto può essere presenziato; in questi casi ai treni deve essere praticata opportuna prescrizione. Se il posto satellite viene presenziato da agente con funzioni di Apposito Incaricato (AI) questi opera alle dipendenze del DM del posto di comando (DPC); le prescrizioni ai treni vengono praticate con il mod. M. 40 TELEC che può anche essere		Aspetti organizzativi e procedure di interfaccia di competenza del GI. Procedure di competenza delle IF.	**X**	**X**	

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
consegnato dall'AI al personale del treno. Se il posto satellite viene presenziato da DM il servizio si svolge secondo le comuni norme regolamentari e le prescrizioni saranno praticate con i comuni moduli.					
2.3.2 Al licenziamento dei treni nei posti satellite provvede sempre il capotreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza. Nel caso di partenza con segnale a via impedita, nei posti satellite telecomandati o presenziati da AI il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la specifica prescrizione del mod. M. 40 TELEC.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.4.1.			
2.3.3 Per quanto concerne l'esecuzione delle manovre in un posto satellite valgono le stesse norme previste al punto 1.4.4 per le stazioni impresenziate, sostituendo il DCO con il DPC.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.4.4.			
2.3.4 Per gli arrivi o partenze nel posto satellite con i segnali a via impedita valgono le stesse norme previste per i PdS telecomandati sostituendo il DCO con il DPC. Per le partenze dal posto di comando e dall'altra stazione limitrofa abilitata vengono adottate le comuni norme regolamentari e i normali moduli di prescrizione.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.4.			
2.3.4 bis Per il superamento di un segnale di blocco intermedio esistente tra posto di comando e posto satellite che protegge punti singolari della linea (raccordi, zona soggetta a caduta massi), valgono le stesse norme previste per i posti di blocco intermedi esistenti sulle linee in telecomando, sostituendo il DCO con il DPC.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.4.			
ALLEGATI					
Moduli di prescrizione M40 TELEC. **1.Generalità** I moduli di prescrizione M40 telecomando(M40 TELEC) devono essere utilizzati: - sulle linee telecomandate ed esercitate con Dirigente Centrale Operativo, sia a semplice che a doppio binario; - nei singoli impianti delle linee a dirigenza Locale ed esercitati in telecomando punto-punto, sia a semplice che a doppio binario. Essi servono per notificare prescrizioni in caso di anormalità, esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guasti al blocco elettrico od altra causa,		Supporti cartacei utilizzati per la notifica delle prescrizioni di competenza del GI. Procedure di competenza delle IF. Procedure interfaccia di competenza del GI.	**X**	**X**	

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
ecc..,oppure caduta connessione radio, mancanza di autorizzazione al movimento per guasto al blocco radio o altra causa,ecc.., sulle linee attrezzate con sistemi di comando e controllo della marcia dei treni (ERTMS/ETCS L2). Sulle linee a doppio binario non banalizzate, per le prescrizioni relative alla circolazione sul binario illegale, deve essere utilizzato il relativo modulo M.40DL. Le prescrizioni contenute nei moduli sono numerate progressivamente sul lato sinistro e con il numero o riferimento d'ordine incasellato. Tale casella deve essere barrata contrassegnandola con un segno X ben visibile (es.□) quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal DCO e rispettata dal treno. Per la notifica delle prescrizioni dovrà farsi riferimento alla predetta numerazione. In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco che richiama una specifica nota in calce al modulo, che evidenzia al personale di condotta la necessitò di controllare l'esistenza o meno dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita. Pr facilitare la compilazione dei moduli sul retro degli stessi sono specificate le situazioni che richiedono la notifica delle singole prescrizioni prestampate. Sono previste le seguenti tipologie di moduli M.40 TELEC : - M40 TELEC (BA) , in triplice copia da utilizzare sulle linee con Blocco Elettrico Automatico. - M. 40 TELEC (B.ca), in triplice copia, da utilizzare sulle linee con Blocco Elettrico conta-assi (B.ca). - M. 40 TELEC (Blocco Radio), in duplice copia, da utilizzare sulle linee attrezzate con ERMTS/ETCS L2 (linee con Blocco Radio). - M. 40 TELEC (Semplificato), in triplice copia, da utilizzare sulle linee con CTC/DCO semplificato. - M. 40 TELEC (Per Deviatoi), da utilizzare sulle linee con CTC/DCO/SCC in caso di anormalità ai deviatoi. Ogni tipologia di modulo M. 40 TELEC si suddivide in : - M. 40 TELEC/2, ad uso del DCO oppure del					

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
DPC. - M. 40 TELEC/1, ad uso del personale dei treni (personale di condotta e capotreno) e di stazione (DM o AI), i cui fac-simile sono riportati nel successivo punto 4.					
2. Prescrizioni contenute nei moduli Le prescrizioni contenute nei moduli sono previste in sequenza in modo da interessare in successione, quelle relative agli itinerari delle località di servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie (es: marcia a vista specifica sui PL, fermata in precedenza dei deviatoi in linea, ecc.). Per quanto riguarda gli itinerari delle località di servizio, per i segnali ripetitori di partenza ed i segnali sussidiari di partenza "l'itinerario interessato" è il percorso fino al successivo segnale di partenza; per i rimanenti segnali è il percorso definito dagli articoli 18 IPCL ed 8 ISPAT. Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco, se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una riga continua.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.			
3. Compilazione e trasmissione (o consegna) dei moduli I moduli M. 40 TELEC devono essere compilati trasmessi (o consegnati) con le modalità riportate al precedente punto 1.1.7.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.4.			
4. Facsimili dei moduli M. 40 TELEC.		Vale quanto previsto per il precedente punto 1.6.4.			
Allegati 2, 2bis, 2ter, 2quater, 2 quinques, 3, 4, 5, e 5bis. Soppressi.					
Allegato 6 Unità bloccabile e Dispositivo per la manovra sul posto.		Procedure interfaccia di competenza del GI. Procedure di competenza delle IF.	**X**	**X**	
Allegato 7 - Modalità per la manovra a mano di un deviatoio con cassa di manovra elettrica:		Vale quanto previsto per il precedente Allegato 6.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
esempi di applicazione. Cassa di manovra con indicatore da deviatoio in tallonabile senza elettromagnete**.** Operazioni per la manovra a mano dei deviatoi con manovra elettrica. Il dispositivo per la manovra a mano sul posto dei deviatoi con manovra elettrica (deviatoi centralizzati) è costituito: - da una leva applicata al/a cassa di manovra (1); - da una serratura a chiave per bloccare la leva stessa ed impedirne lo spostamento. Per eseguire la manovra a mano l'operatore deve estrarre, dopo lo sbloccamento, la chiave dalla unità bloccabile (allegato 6 - fig. 1) ed introdurla, girandola, nella serratura applicata alla cassa di manovra. Ciò consente di liberare la leva per la manovra a mano e l'eventuale chiave filettata. In caso di mancato sbloccamento della stessa si dovrà ricorrere alle procedure per la liberazione artificiale secondo quanto previsto al punto 1.2.3. L'operatore, dopo aver eseguito la manovra a mano del deviatoio, deve accertare che il telaio degli aghi e l'indicatore abbiano assunto la posizione voluta, dopo di che deve riportare la leva nella posizione di riposo, estrarre la chiave dalla serratura del deviatoio, reintrodurla e girarla nella unità bloccabile. Su apposite targhe d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatoio. Eventuali ulteriori istruzioni possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate riportandole nell'orario di servizio.					
Allegato 8 Segnali indicatori permanentemente luminosi per deviatoi con manovra oleodinamica. Segnali indicatori permanentemente luminosi per deviatoi con manovra oleodinamica. Operazioni per la manovra individuale a mano di un deviatoio con manovra oleodinamica. Operazioni per la manovra elettrica sul posto di un deviatoio con manovra oleodinamica.		Vale quanto previsto per il precedente Allegato 6.			
Allegato 9 Deviatoio a ritorno elastico (c.t.c. semplificato).		Vale quanto previsto per il precedente Allegato 6.			
Allegato 10		Aspetti organizzativi di	**X**		

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
MODALITA' PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE In base a quanto previsto dall'art. 3 comma 15 del RCT (e corrispondente art. 16 comma 2 I PCL) sulle linee in telecomando esercitate con SCC, è ammesso notificare, nel caso di movimenti dei treni con segnali disposti a via impedita, le prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate, secondo le modalità di seguito indicate. Le linee dove viene adottata tale procedura, nonché le presenti modalità, devono essere riportate nei Fascicoli Linea interessati. L'adozione di tale provvedimento è subordinata a specifica autorizzazione dell'Unità periferica interessata.		competenza del GI.			
1. Con comunicazioni verbali registrate possono essere notificate le seguenti prescrizioni. a) *Dovete istradarvi sul binario n°.. . ../verso ..... (successivo posto).* (Da notificare al treno fermo al segnale di protezione/partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante). b) *Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra.* (Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante). c) *Dovete percorrere linea .....* (Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante). d) *Deviatoio n° ..... da impegnare disposto per il corretto tracciato* o *per la deviata.* oppure *Deviatoio n° ..... da impegnare disposto per la deviata a sinistra* o *per la deviata a destra.* (Da notificare al treno fermo ad un deviatoio con segnale luminoso da deviatoio a luce blu spento o privo del predetto segnale luminoso).	**4.15** La notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate è ammessa nel rispetto dei seguenti criteri: – la prescrizione deve contenere un'unica procedura operativa che l'agente di condotta deve applicare dal momento della ripresa della corsa; – la procedura operativa deve essere semplice e di facile memorizzazione da parte dell'agente di condotta; – la prescrizione dovrà considerarsi notificata solo dopo che l'agente di condotta abbia ripetuto, per inteso, il testo della prescrizione ricevuta; – l'agente di condotta può, all'occorrenza, richiedere al regolatore della circolazione di ripetergli la prescrizione.	Procedure interfaccia di competenza del GI. Procedure di competenza delle IF.	**X**	**X**	
2. Per la notifica delle prescrizioni di cui al punto 1 con comunicazioni verbali registrate, devono essere utilizzate le specifiche formule		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
convenzionali di cui al successivo punto 5, scandendo le stesse in modo inequivocabile e tale da consentire anche l'eventuale compilazione del supporto cartaceo. **Qualora durante la notifica di una prescrizione la comunicazione si interrompa, dopo l'eventuale ripristino della stessa, si dovrà provvedere alla riformulazione completa della prescrizione stessa.** Le predette formule convenzionali devono inoltre essere riportate su specifici supporti cartacei (brogliacci), da utilizzare, eventualmente, durante le comunicazioni dagli operatori interessati.					
3. Prima di adottare le procedure per le comunicazioni verbali registrate il DCO deve: - assicurarsi che non siano in atto anormalità alle apparecchiature di registrazione; - avvisare preventivamente il macchinista. Le comunicazioni verbali registrate, per la notifica delle prescrizioni di cui al punto 1, devono essere scambiate comunque tra macchinista e DCO, anche con treni ad agente unico.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. Nel caso di anormalità alle apparecchiature per le comunicazioni verbali registrate, anche con comunicazione già avviata, il DCO deve notificare le prescrizioni di cui al punto 1 per iscritto.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
5. FORMULE DA UTILIZZARE PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE TRA IL DCO ED IL MACCHINISTA TRENO FERMO AL SEGNALE DI PROTEZIONE (UNICO, INTERNO O ESTERNO) *DCO .... (1) prescrive al Macchinista* che il treno ..... del. .. fermo al segnale *Macchinista inteso dal DCO* di protezione .. .. (2) di ..... , dopo l'attivazione del segnale di avanzamento a luce lampeggiante, deve essere istradato sul binario n° .. .. Nota: Il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
data di effettuazione del treno, la funzione del segnale quando esterno/interno/ interno n ... , la località di servizio interessata ed il binario sul quale deve essere istradato il treno. Il Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO. TRENO FERMO AL SEGNALE DI PARTENZA (UNICO, INTERNO O ESTERNO) DCO .... (1) prescrive al Macchinista ---- ------- - che il treno ..... del ..... fermo al segnale Macchinista inteso dal DCO di partenza ..... (2) di ..... , dopo l'attivazione del segnale di avvio (o avanzamento) a luce lampeggiante, deve essere istradato verso ..... (3), sul binario di sinistra/destra (4) (5), percorrendo linea ..... (6). Nota: Il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, la funzione del segnale quando esterno/interno/ interno n ..... , la località di servizio interessata, il successivo posto verso il quale deve essere instradato il treno, il binario di destra/sinistra sul quale deve essere istradato il treno (solo sulle linee banalizzate), la linea che deve essere percorsa dal treno (solo nel caso di immissione su linee affiancate). Il Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO. TRENO FERMO AL DEVIATOIO CON SEGNALE A LUCE BLU SPENTO O PRIVO DEL PREDETTO SEGNALE DCO prescrive al Macchinista che Il treno .. , del .. , .. fermo al deviatoio n° Macchinista inteso dal DCO con il segnale luminoso a luce blu spento (o sprovvisto del predetto segnale), deve impegnare il deviatoio stesso disposto per... il corretto tracciato/la deviata la deviata a sinistra /la deviata a destra Nota: Il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la					

IET	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
data di effettuazione del treno, il numero de! deviatoio interessato e la posizione che deve assumere lo stesso (per il corretto tracciato, per la per la deviata sinistra o per la deviata destra). Il Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO. Le seguenti note devono essere rispettate qualora venga utilizzato il supporto cartaceo di cui al punto 2. (1) Indicare sede del DCO. (2)Indicare la specifica funzione del segnale (esterno, interno o interno n°...)quando previsto. (3) Indicare successivo posto (4)Da notificare solo su linee banalizzate. (5)Cancellare la dizione non occorrente, (6) Da notificare solo nel caso di immissione su linee affiancate.					
Allegato 11 Ripetizioni nell'U.M. ad uso del capotreno.		Introdotto il principio che l'agente treno è sempre l'agente di condotta.			**X**