

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

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
-------	-----------	--------------	----	----	---------------------

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
CAPITOLO 1 Generalità Art 1 Impianti di trazione elettrica 1. Sulle linee dotate di impianti di trazione elettrica, appositamente indicate sull'orario di servizio, i mezzi di trazione elettrici assorbono l'energia ad essi necessaria dalla linea aerea di contatto. Gli organi di captazione della corrente, denominati pantografi, sono composti da una parte a contatto diretto con la linea aerea di contatto (lo strisciante) e da un'intelaiatura di sostegno che serve a mantenere lo strisciante ben aderente alla linea di contatto stessa. Le linee aeree di contatto sono alimentate da sottostazioni elettriche, dislocate lungo la linea ferroviaria a distanza variabile tra 15 e 40 km.	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 ...omissis... le citate incombenze. 2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte. 3.8 I parametri e le caratteristiche di ogni rotabile, circolante isolato o accoppiato ad altri rotabili, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun rotabile nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.	Le norme delle NEITE che regolamentano gli aspetti antinfortunistici del personale non sono di competenza dell'ANSF. Aspetti organizzativi del GI e delle IF per gli aspetti di competenza..	X	X	X
2. La linea aerea di contatto è suddivisa in sezioni che, all'occorrenza, possono essere isolate elettricamente l'una dall'altra tramite appositi dispositivi.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. In ingresso e in uscita da ogni stazione posta su linea elettrificata, la linea di contatto è sezionata a spazio		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principali modificati
d'aria, per realizzare la separazione tra linea di contatto di piena linea e linea di contatto di stazione. Prima e dopo tale sezionamento, a cavallo dei binari di corsa, sono installati i portali T.E.					
4. Gli apparecchi che consentono, attraverso la manovra degli organi di comando di cui sono provvisti, di interrompere o stabilire la continuità elettrica fra le varie sezioni in cui sono divise le linee aeree di contatto sono denominati sezionatori aerei. Essi sono montati generalmente sui sostegni delle condutture elettriche. Il sezionatore in posizione di chiuso consente il passaggio della corrente da una all'altra sezione di linea; nessun passaggio di corrente è possibile quando il sezionatore si trova in posizione di aperto. I sezionatori aerei, cui questa Istruzione fa riferimento, sono del tipo unipolare, provvisti cioè di un solo elemento di interruzione/continuità delle condutture della linea di contatto. I sezionatori aerei sono sempre inequivocabilmente individuabili attraverso apposita numerazione o sigla.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
5. Per alimentare le condutture di contatto dei binari secondari delle stazioni (adibiti ad operazioni di carico e scarico delle merci, ecc.) e delle rimesse locomotive, viene impiegato un tipo particolare di sezionatore, denominato commutatore: esso, in posizione di aperto, stabilisce un collegamento franco a terra della sezione di linea di contatto disalimentata. La descrizione dei commutatori e le norme particolari di esercizio relative ad essi ed ai binari di scalo da essi alimentati sono riportate in Allegato 1.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
6. Lungo le linee, sui piazzali di alcune stazioni, nei caselli o nelle case cantoniere sono in opera telefoni collegati con il posto pilota T.E. e con le stazioni limitrofe. Le principali norme d'uso di tali apparecchi e per la trasmissione dei dispacci sono riportate in Allegato 2.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Art. 2 Piani schematici 1. Nell'ufficio movimento e negli altri eventuali posti di servizio interessati di ogni stazione (od altra località di servizio), devono essere esposti: il piano di elettrificazione riportante l'ubicazione di ciascun sezionatore aereo e il numero che lo contraddistingue; il piano schematico T.E. della stazione stessa recante la rappresentazione a colori diversi delle varie zone in cui il piazzale è diviso; in corrispondenza di ciascuna zona è riportata la denominazione del colore che la contraddistingue, eventualmente integrata da un numero. In allegato 3 sono riportati, a titolo d'esempio, il piano di elettrificazione e il piano schematico T.E di una stazione posta su linea a doppio binario.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
Art. 3 Personale incaricato della manovra dei sezionatori 1. La manovra dei sezionatori aerei è di competenza del personale dei posti pilota T.E. che la effettuano tramite appositi dispositivi di telecomando; qualora tali dispositivi siano in avaria, o nel caso di sezionatori aerei che ne siano privi, il posto pilota T.E. affiderà la manovra locale dei sezionatori ad agenti degli Impianti Elettrici. Nei casi di guasto agli impianti T.E. o di pericolo per le persone ed in tutti i casi di necessità, il personale del posto pilota T.E. può affidare, seguendo le procedure riportate nell'art. 13, la manovra stessa al personale del Movimento in possesso della specifica abilitazione, che dovrà effettuarla nel rispetto delle indicazioni fornite nell'art. 9 e delle norme dell'art. 13.	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. 1.6. L'organizzazione delle attività di sicurezza, gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento	Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
	delle proprie attività di sicurezza.				
2. E' vietato far manovrare i sezionatori alle persone non autorizzate e prive della prescritta abilitazione, tranne che in casi di assoluta urgenza, in presenza di pericoli per le persone e per la circolazione dei treni; in quest'ultimo caso chi ordina la manovra dovrà fornire le necessarie istruzioni a chi la deve eseguire.	1.3. Nei casi non previsti dalle norme ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti. 1.4. Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.	Vale quanto previsto per il precedente comma 1. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
Art. 4 Abilitazione degli agenti del Movimento alla manovra dei sezionatori aerei e loro istruzione pratica 1. L'abilitazione ad effettuare la manovra dei sezionatori aerei deve essere rilasciata al personale del Movimento dai Capi Reparto Territoriali Movimento e Infrastrutture.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
2. I nominativi del personale del Movimento abilitato alla manovra dei sezionatori debbono essere riportati su un apposito elenco, che dovrà essere permanentemente esposto nell'ufficio movimento (Allegato 4).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. I Capi Reparto Territoriale Movimento ed Infrastrutture debbono provvedere affinché, almeno una volta l'anno, il personale del Movimento abilitato effettui prove di manovra manuale ed elettrica dei sezionatori aerei.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Art. 5 Consegna dei sezionatori aerei alle stazioni 1. I sezionatori aerei degli impianti di trazione elettrica vengono dati in consegna dal Capo Reparto territoriale Infrastrutture al Capo Reparto Territoriale Movimento mediante apposito verbale, redatto in triplice copia, secondo lo schema riportato nell'Allegato 5. Una copia del verbale resterà agli atti dei Reparti Infrastruttura e Movimento mentre l'originale dovrà essere allegato al Registro delle disposizioni di Servizio della stazione. Dovranno essere consegnati: a) copia delle presenti Norme; b) piano schematico T.E. e piano di elettrificazione della stazione; c) manovella di manovra dei sezionatori a manovra manuale asportabile; d) chiavi di manovra di tutti i sezionatori e commutatori a manovra manuale; e) chiavi di apertura e di manovra delle casse di manovra elettriche nonché le chiavi del relativo quadro di comando; f) armadietto di contenimento delle predette chiavi fornito di chiave piombata di riserva; g) opuscolo contenente le modalità per la manovra dei sezionatori, conforme all'Allegato 6 della presente pubblicazione, che riepiloghi le modalità di manovra dei sezionatori aerei, da inserire all'interno dell'armadietto di cui alla precedente lettera f). L'opuscolo dovrà contenere solo le parti dell'Allegato che riguardano i tipi di sezionatori effettivamente presenti nell'impianto.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
2. In caso di modifiche agli impianti di trazione elettrica, che comportino variazioni al numero o alla ubicazione dei sezionatori aerei ovvero allo schema elettrico della stazione, dovranno ripetersi le consegne.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Art. 6 Custodia delle manovelle e delle chiavi di manovra dei sezionatori 1. Le manovelle asportabili e le chiavi di manovra dei sezionatori sono custodite in apposito armadietto presso l'ufficio movimento; la chiave dell'armadietto deve essere custodita personalmente dal D.M., dall'Aiutante di Movimento o, nelle stazioni disabilite, dall'A.G. Le modalità di custodia della chiave dell'armadietto, in caso di impresenziamento dell'impianto, dovranno essere stabilite con disposizioni locali.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
2. Sull'esterno di ogni armadietto si trova una chiave di riserva debitamente piombata con piombo ad aletta, da utilizzare in caso di smarrimento o rottura della chiave in uso. Dell'uso della chiave di riserva si deve fare apposita annotazione sul registro M 125a di stazione, precisando l'ora, il motivo del suo utilizzo, il numero del piombo tolto d'opera, nonché l'ora ed il numero del piombo utilizzato per la ripiombatura.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
CAPITOLO II DESCRIZIONE DELLE ATTREZZATURE Art. 7 Linea aerea di contatto 1. L'altezza normale della linea aerea di contatto sul piano del ferro è compresa tra m 5 e m 5,20; quella minima assoluta è di m 4,50. Quando l'altezza è minore di m 4,75, l'inizio della linea bassa deve essere segnalato con un cartello monitore, applicato di norma alla mensola corrispondente, recante la scritta LINEA BASSA; tutti i pali T.E. della linea bassa devono essere contrassegnati con una striscia orizzontale bianca all'altezza di circa quattro metri dal piano del ferro.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
2. In Allegato 7 sono illustrate le parti fondamentali della linea aerea di contatto.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Art. 8 Portali T.E. 1. I due portali posti da ciascun lato di ogni stazione si trovano ad una distanza reciproca compresa tra 80 e 160 metri e sono ubicati fra il segnale di protezione e lo scambio d'ingresso della stazione stessa. I portali sono di regola realizzati mediante una struttura metallica costituita da due montanti congiunti da una travata. In presenza di gallerie o cavalcavia, i portali sono realizzati utilizzando le strutture dei manufatti stessi e sono dipinti a strisce bianche e nere (finti portali T.E.).		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
2. Sui portali T.E. delle stazioni sono collocate apposite targhe di individuazione, costituite da pannelli rettangolari s fondo bianco recanti in nero i numeri romani, I, II, III, o IV. Tali pannelli sono applicabili su ambedue le facce dei montanti dei portali e rivolti verso i treni, in modo che si presentino ai treni stessi nell'ordine di seguito specificato: I 1° portale incontrato entrando in stazione; II 2° portale incontrato entrando in stazione; III 1° portale incontrato uscendo in stazione; IV 2° portale incontrato uscendo dalla stazione. Le targhe sono applicate in corrispondenza dei finti portali T.E.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 9 Sezionatori aerei 1. Le parti essenziali dei sezionatori aerei delle linee di contatto sono: –Il sezionatore a coltello munito di corna spegniarco e di eventuali dispositivi per il controllo di posizione; –Il sistema di trasmissione del comando; –l'organo di comando.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
2. Gli organi di comando sono costituiti da argani che possono essere a manovra esclusivamente manuale o a manovra elettrica. Ogni argano è assicurato contro manovre indebite con appositi dispositivi di bloccaggio o di protezione rimovibili a mezzo di chiavi depositate in armadi custoditi. Le caratteristiche e le modalità di manovra degli argani a manovra manuale sono riportati in Appendice.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. L'argano a manovra elettrica, collocato sul sostegno del corrispondente sezionatore, è contenuto all'interno di una cassa di manovra a tenuta stagna, la chiusura è assicurata da una serratura e da un lucchetto a chiave. Esso, azionato da apposito motore elettrico, è di norma comandato da quadri di comando in consegna al personale di stazione. Al verificarsi di guasti all'argano a manovra elettrica, o al relativo impianto di alimentazione, è possibile effettuare la manovra di apertura o chiusura manuale del sezionatore, intervenendo direttamente sulla cassa di manovra con apposite leve o chiavi.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. Il quadro di comando comprende, oltre alle varie apparecchiature elettriche, i manipolatori di manovra (di apertura e chiusura per ogni sezionatore), le lampade di segnalazione dello stato di chiusura o di apertura (rispettivamente una lampada rossa e una lampada verde per ogni sezionatore) e una suoneria che segnala l'inefficienza dei dispositivi di controllo di posizione dei sezionatori con relativo tasto di tacitazione. I manipolatori di manovra sono assicurati in posizione di riposo da serrature meccaniche oppure protetti con adeguati pannelli non asportabili.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
5. Nei casi in cui le operazioni di apertura e chiusura dei sezionatori a manovra elettrica possono essere comandate, oltre che direttamente dal quadro, anche in telecomando dal personale degli Impianti Elettrici in servizio presso il posto pilota T.E. è possibile selezionare la modalità di esercizio (in telecomando o locale) dell'impianto T.E. della stazione tramite un apposito commutatore di INCLUSIONE/ESCLUSIONE telecomando. Tale commutatore, installato nell'ufficio movimento della stazione, generalmente sul quadro di manovra, ed accessibile anche al personale del Movimento, è normalmente mantenuto in posizione di TELECOMANDO INCLUSO ed è assicurato con piombo ad aletta o con serratura a chiave.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
6. I sezionatori aerei unipolari possono essere del tipo automatico, predisposti cioè per proteggere la linea di contatto al verificarsi di situazioni di esercizio anormale. In tal caso, essi sono dotati di un dispositivo, in aggiunta a quelli elencati al precedente comma 1, sensibile ai valori della tensione (sezionatori di tipo volumetrico) o della corrente di linea (sezionatori di tipo amperometrico). La diminuzione del valore della tensione della linea di contatto al di sotto del valore di taratura, nel caso di sezionatore amperometrico, provoca l'immediata apertura del sezionatore. Alcuni sezionatori automatici, denominati autorichiudenti, sono dotati di un ulteriore dispositivo che ne provoca automaticamente la richiusura al ripristinarsi dei valori normali di tensione (sezionatori volumetrici) o di corrente (sezionatori amperometrici).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
7. Gli organi elettrici possono essere manovrati dall'apposito quadro di comando, dopo aver accertato l'esistenza dei controlli di posizione dei sezionatori attraverso le segnalazioni luminose		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
(lampada verde o lampada rossa accesa) presenti sul quadro stesso. Le operazioni da effettuare sono le seguenti: Apertura a) accertare lo stato di chiuso del sezionatore (lampada rossa accesa e lampada verde spenta); b) rimuovere il dispositivo di bloccaggio o protezione dal manipolatore di manovra; c) agire sul manipolatore "APRE"; d) verificare l'avvenuta apertura del sezionatore, controllando l'accensione della lampada verde e lo spegnimento della lampada rossa; e) applicare i dispositivi di bloccaggio o protezione al manipolatore di manovra. Chiusura a) accertare lo stato di aperto del sezionatore (lampada verde accesa e lampada rossa spenta); b) rimuovere il dispositivo di bloccaggio o protezione dal manipolatore di manovra; c) agire sul manipolatore "CHIUDE"; d) verificare l'avvenuta chiusura del sezionatore controllando l'accensione della lampada rossa e lo spegnimento della lampada verde; e) applicare i dispositivi di bloccaggio o protezione al manipolatore di manovra.					
8. L'argano a manovra elettrica può essere azionato manualmente utilizzando le apposite leva e chiave, in dotazione ad ogni cassa di manovra, procedendo come segue: Apertura a) aprire il portello della cassa di manovra, rimuovendo l'apposito dispositivo di sicurezza (lucchetto) ed agendo sulla serratura con l'apposita chiave a "T";		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi più modificati
b) inserire la chiave a "T" nella serratura "APRE"; c) ruotare in senso antiorario, con la stessa chiave a "T" il dispositivo di sgancio fino a provocarne la manovra; d) assicurarsi visivamente dell'effettiva apertura del sezionatore; e) estrarre la chiave a "T" dalla serratura "APRE"; f) chiudere il portello della cassa di manovra, agendo sulla serratura con la chiave a "T", ed applicare il dispositivo di sicurezza. Chiusura a) aprire il portello della cassa di manovra, rimuovendo l'apposito dispositivo di sicurezza (lucchetto) ed agendo sulla serratura con l'apposita chiave a "T"; b) inserire la leva a ginocchio, collocata all'interno del portello, sull'apposito perno di manovra, avendo cura di realizzare l'incastro fra asola della leva e spina del perno; c) ruotare la leva a ginocchio in senso antiorario fino a provocarne l'arresto a fine corsa; d) rimuovere la leva a ginocchio e riporla nell'apposita sede all'interno del portello; e) assicurarsi visivamente dell'effettiva chiusura del sezionatore; f) chiudere il portello della cassa e applicare il dispositivo di sicurezza.					
9. Per l'effettuazione di manovre manuali su argani a manovra elettrica di tipologie diverse da quelle qui considerate, le Unità periferiche interessate dovranno predisporre specifiche istruzioni.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
10. L'eventuale manovra dei sezionatori automatici, autorichiudenti o meno, qualora ordinata al personale del Movimento dal posto pilota T.E., dovrà avvenire		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
secondo quanto previsto ai precedenti commi 7 e 8.					
CAPITOLO III <u>NORME DI ESERCIZIO</u> Art. 10 Lavori di revisione e manutenzione della linea di contatto 1. I lavori di revisione e manutenzione della linea aerea di contatto devono essere eseguiti in assenza di circolazione treni. Gli intervalli previsti a tale scopo sono indicati nell'Orario di Servizio, oppure sono appositamente programmati. La loro utilizzazione è regolata dalle norme dell'art. 18 del Regolamento per la circolazione treni.	23.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni: a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto e comunque non inferiore a: – metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h, – metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h, – metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h, – metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h, – metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h, – metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h; b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni e delle manovre, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.	Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principali modificati
	23.2 Le modalità di cui al precedente punto 23.1 devono prevedere l'inibizione all'inoltro di treni sul tratto di binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo oppure la protezione del citato tratto di binario, rispetto alla provenienza dei treni, con un segnale fisso, in corrispondenza del quale il sistema di segnalamento deve imporre l'arresto ai treni attesi. In sostituzione del segnale fisso può essere utilizzato un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sistema di protezione che comandi l'arresto dei treni attesi in caso di indebito superamento del segnale di arresto stesso. L'ingresso dei treni nel tratto protetto dal segnale fisso o dal segnale di arresto a mano deve poter essere autorizzato solo quando il binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo è sgombro da attrezzature, rotabili e uomini. 23.3 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al precedente punto 23.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le cautele di cui al punto 23.2, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili,				

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
	situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 23.1 medesimo.				
Art. 11 Disalimentazione della linea di contatto 1. Occorrendo disalimentare un tratto di linea aerea di contatto, sempre che la situazione non ricada tra quelle di cui all'art. 10, il posto pilota T.E. ha l'obbligo di comunicare preventivamente con dispaccio: –trattandosi di binari di stazione, all'agente del Movimento (D.M., D.C.O., A.G., Aiutante di movimento) quali zone elettriche di stazione rimangono precluse alla circolazione dei mezzi elettrici con pantografi in presa; –trattandosi di binari di piena linea, a tutte le stazioni interessate, quali tratti di linea rimangono preclusi alla circolazione dei mezzi elettrici con pantografi in presa. Tale comunicazione può essere anche effettuata dall'agente degli Impianti Elettrici eventualmente presenti in stazione (1) (1) Formula n. 1 (ordine): Per disalimentazione linea aerea di contatto, non inviate mezzi elettrici con pantografi in presa nella zona elettrica..... specificare il colore.... della stazione di (oppure su... binari..... (pari o dispari)..... tra e.....).		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		
2. Ricevuta tale comunicazione, l'agente del Movimento ha l'obbligo di rispondere immediatamente con il dispaccio di "inteso" (o per iscritto all'agente degli impianti elettrici eventualmente presente in stazione) (2). (2) Formula n. 2 (inteso): Inteso divieto di inoltrare mezzi elettrici con pantografi in presa nella zona elettrica specificarne il colore.... della stazione di (oppure : su.. binari..... (pari e/o dispari) tra e).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. La ripresa della circolazione dei mezzi elettrici con pantografi in presa nel tratto o nella zona precedentemente disalimentato, è subordinata al		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
ricevimento di “nulla osta” tramite dispaccio da parte del personale degli Impianti Elettrici eventualmente presente in stazione (3). (3) Formula n. 3 (Nulla osta): Nulla osta alla ripresa della circolazione dei mezzi elettrici con pantografi in presa nella zona elettrica specificarne il colore.... della stazione di (oppure : su.. binari..... (pari e/o dispari) tra e).					
4. Qualora, nell’ambito della stazione, vi siano posti di servizio interessati (eventualità che dovrà essere riportata nel Registro delle disposizioni di Servizio), la stazione, prima di trasmettere il dispaccio di “inteso”, dovrà aver dato avviso a detti posti della imminente disalimentazione tramite dispaccio, utilizzando la formula n°1. Inoltre, la stazione, quando avrà ricevuto il dispaccio di “nulla osta” (formula n°3), dovrà ritrasmetterlo quanto prima agli stessi posti di servizio interessati.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 12 Rapporti tra personale del movimento e personale degli Impianti Elettrici che debba manovrare localmente un sezionatore 1. Quando un agente degli Impianti Elettrici viene incaricato dal posto pilota T.E. di manovrare localmente un sezionatore, egli si dovrà presentare all’agente di stazione (D.M., A.G. o Aiutante di Movimento) il quale, dopo aver provveduto al suo riconoscimento, gli consegnerà la chiave dell’armadio. L’ agente degli Impianti Elettrici provvederà a ritirare e trattenere, per il tempo strettamente necessario, le chiavi e la manovella per la manovra dei sezionatori. Analogamente, nei casi di intervento sugli apparati di comando e controllo dei sezionatori aerei a manovra elettrica (operazioni di manutenzione, interventi su guasto ed altro), l’ agente degli Impianti Elettrici richiederà al personale del		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Movimento la chiave di apertura del relativo quadro di comando.					
2. Qualora la manovra dei sezionatori provochi la disalimentazione o la rialimentazione di una zona di stazione o di un tratto di linea, i dispacci di cui all'art. 11 potranno essere scambiati tra l' agente degli Impianti Elettrici incaricato di effettuare la manovra dei sezionatori e l' agente del Movimento interessato.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. Qualora invece, a seguito della manovra dei sezionatori, sia necessario far percorrere ai treni un tratto di binario a pantografi abbassati, dovranno essere seguite anche le procedure di cui all' art. 15.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. Qualora un posto pilota T.E. abbia necessità di comunicare con un agente degli Impianti Elettrici presente in una stazione, il personale del Movimento si deve fare parte diligente affinché tale agente possa mettersi in comunicazione, al più presto, con il posto richiedente.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 13 Manovra dei sezionatori di una stazione effettuata dal personale del Movimento 1. L'ordine di manovrare i sezionatori, impartito dal personale del posto pilota T.E. e la corrispondente conferma di eseguita manovra da parte del personale del Movimento, devono essere trasmessi tramite dispacci (1). L'agente del movimento che riceve l'ordine può effettuare la manovra direttamente o tramite un suo dipendente abilitato. Nel caso di manovra manuale di un sezionatore, la conferma non deve essere data se chi ha effettuato la manovra non sia stato in grado di accertare l'effettiva chiusura o apertura del sezionatore stesso . Le richieste di manovra dei sezionatori possono avere carattere d'urgenza e pertanto i relativi dispacci		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
debbono essere sollecitamente trasmessi e ricevuti. Chi effettua la manovra dei sezionatori è responsabile della corretta e sollecita esecuzione della manovra. (1) Apertura Formula n° 4 (Richiesta): Aprite i sezionatori aerei n. Formula n° 5 (Conferma): Al vostro N. aperti nell'ordine i sezionatori aerei n. Chiusura Formula n° 6 (Richiesta): Chiudete nell'ordine i sezionatori aerei n. Formula n° 7 (Conferma): Al vostro N. chiusi nell'ordine i sezionatori aerei n.					
2. Qualora la manovra dei sezionatori provochi la disalimentazione o la rialimentazione di una zona di stazione o di un tratto di linea dovranno essere eseguite anche le procedure dell'articolo 11. Qualora invece tale manovra renda necessario far percorrere ai treni elettrici un tratto di linea a pantografi abbassati, dovranno essere eseguite anche le procedure dell'articolo 15.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. Quando con un solo dispaccio vengono ordinate manovre di due o più sezionatori aeree, queste devono essere indicate nell'ordine con cui dovranno essere eseguite. Le manovre dovranno avvenire nel rispetto dell'ordine indicato nel dispaccio.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. E' vietato ordinare con lo stesso dispaccio l'esecuzione di due operazioni successive (apertura e successiva chiusura o viceversa) sullo stesso sezionatore.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
5. Nel caso di ordine di manovra di un sezionatore aereo		Vale quanto previsto per il precedente			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
a manovra elettrica normalmente telecomandato, il posto pilota T. E. comanderà, con dispaccio, al personale del movimento la preventiva esclusione del telecomando, tramite l'apposito commutatore "TELECOMANDO INCLUSO / TELECOMANDO ESCLUSO".		comma 1.			
6. L'ordine di commutazione per l'effettuazione del servizio in telecomando oppure in locale, richiesta tramite dispaccio dal posto pilota T.E. e confermata, sempre tramite dispaccio, dal personale del movimento (1), comporta per quest'ultimo : rimozione del piombo ad aletta o l'azionamento della serratura; commutazione sulla posizione ordinata, successiva ripiombatura con piombo provvisorio ad aletta o l'azionamento della serratura; registrazione delle suddette operazioni sul registro M125a di stazione. La sostituzione del piombo provvisorio verrà successivamente effettuata dal personale degli impianti elettrici su indicazione del posto pilota T.E. (1) Passaggio da telecomando incluso a telecomando escluso Formula n° 8 (Richiesta): Passate commutatore del telecomando T.E. da posizione di telecomando incluso a posizione di telecomando escluso e confermate. Formula n° 9 (Conferma): Al vostro N. confermo Passaggio commutatore del telecomando T.E. da posizione di telecomando incluso a posizione di telecomando escluso Passaggio da telecomando escluso a telecomando incluso Formula n° 10 (Richiesta): Passate commutatore del telecomando T.E. da		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
posizione di telecomando escluso a posizione di telecomando incluso e confermate. Formula n° 11 (Conferma): Al vostro N. confermo Passaggio commutatore del telecomando T.E. da posizione di telecomando escluso a posizione di telecomando incluso.					
7. Quando per un sezionatore a manovra elettrica in esercizio locale (impianto non telecomandabile o commutatore in posizione di telecomando escluso), si verifica una manovra non comandata (es. apertura automatica in caso di sezionatori automatici), oppure la perdita del controllo di posizione del sezionatore stesso, sul quadro di comando si attiva automaticamente l'allarme acustico (suoneria), tacitabile azionando l'apposito manipolatore. L'agente di stazione dovrà comunicare immediatamente quanto accaduto al posto pilota T.E.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
8. A richiesta del posto pilota T. E. il personale del movimento dovrà dare notizia sullo stato delle lampade sul quadro di comando dei sezionatori a manovra elettrica.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
9. Gli agenti incaricati della manovra dei sezionatori debbono prestare la massima attenzione durante l'effettuazione della manovra stessa per evitare inconvenienti di qualsiasi genere. Rilevando irregolarità di funzionamento o guasti di qualsiasi componente dei sezionatori, il personale incaricato della manovra dovrà darne immediato avviso al posto pilota T. E. interessato e attenersi alle eventuali istruzioni ricevute.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 14 Derivazione della corrente 1. Le locomotive elettriche a c.c. devono di norma avere in presa il solo pantografo posteriore nel senso di marcia.	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.	Stabilire gli standard relativi alla captazione degli assorbimenti di corrente è di competenza del GI. Aspetti organizzativi e procedure del GI e delle IF per quanto di competenza.	X	X	

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Non più di due rotabili contigui debbono avere il pantografo in presa. Rotabili non contigui con il pantografo in presa devono essere sempre distanziati di almeno 50 metri.	Ove ...omissis... le citate incombenze. 2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte. 3.8 I parametri e le caratteristiche di ogni rotabile, circolante isolato o accoppiato ad altri rotabili, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun rotabile nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.	Procedure di interfaccia di competenza del GI			
2. Qualora la derivazione di corrente risultasse difficoltosa, per formazione di ghiaccio sulla linea di contatto o per altre cause, è ammesso che le locomotive a c.c. in semplice o doppia trazione simmetrica oppure con locomotiva intercalata nel treno, abbiano entrambi i pantografi in presa e quelle in doppia trazione contigua abbiano in presa tre pantografi (due della prima ed il posteriore della seconda). In questo caso il personale di macchina deve limitare		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi più modificati
d'iniziativa la velocità a 150 Km/h.					
3. Sulle linee di contatto a c.c. a semplice filo, indicate nel Fascicolo Linee/Fascicolo Orario, è di norma vietata l'utilizzazione di locomotive in doppia trazione contigua. E' di norma anche vietata l'utilizzazione dei due pantografi di una sola locomotiva. Nei casi di difficoltà di derivazione di corrente è ammesso che siano in presa i due pantografi della locomotiva e, nei casi di necessità di doppia trazione contigua, è ammesso che sia in presa un solo pantografo di ciascuna di esse. In questi casi la velocità massima è di 60 Km/h. Tale provvedimento dovrà essere annotato sul bollettino di frenatura e composizione o sul foglio di corsa.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. Per l'utilizzazione dei pantografi delle automotrici elettriche e degli ETR devono essere osservate le norme di cui al Capitolo VIII della P.G.O.S., nonché eventuali ulteriori norme particolari emanate dall'Unità centrale competente.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Art.15 Abbassamento pantografi 1. Per ordinare ai treni di percorrere un tratto a pantografi abbassati, il personale degli Impianti Elettrici deve esporre i segnali previsti dall'art. 73 del Regolamento sui Segnali, nei punti ivi stabiliti. Detto personale deve inoltre ordinare per iscritto o tramite dispaccio al personale del Movimento di notificare la presenza di tali segnali al personale di macchina. Il personale del Movimento dovrà provvedere per la prescrizione ai treni e confermare per iscritto o tramite dispaccio al personale degli Impianti Elettrici che i treni saranno avvisati. La notifica di un abbassamento pantografi deve essere partecipata a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto all'abbassamento archetti ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione dell'abbassamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa. In caso di linee affiancate, per i quali è ammesso che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra linea conservando il proprio numero e senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione o di effettuazione, l'orario a cui fare riferimento per la notifica di un abbassamento pantografi su una linea, ad un treno con impostazioni d'orario sull'altra, è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto ad abbassamento. Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto all'abbassamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, od in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo	2.6 Per comunicare al treno informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione sull'infrastruttura sono installati i segnali fissi e i dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida del treno. 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 carico e la circolabilità del materiale rotabile sono prescrizioni tecniche.	Vale quanto previsto per il precedente articolo 14.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere fermati dalle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di abbassamento pantografi solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati. L'ordine di abbassamento pantografi ai terni deve essere completato, nei soli giorni di attivazione e di cessazione, dall'indicazione dell'ora e del giorno dell'inizio o della fine dello stesso, riportando all'inizio della relativa prescrizione la dizione: “Da rispettare dalle ore ... del ...” oppure “Da rispettare fino alle ore ... del ...”, rispettivamente se trattasi di attivazione o di cessazione. Di regola, ed escluso casi improvvisi, l'attivazione e la cessazione di un abbassamento pantografi non devono mai avvenire fra le ore 23.30 e le ore 1.30 del giorno successivo. Sui tratti di linea in cui la velocità massima di fiancata è superiore a 150 km/h, dovrà anche essere prescritto ai treni di non superare la velocità di 150 km/h tra le due stazioni limitrofe al tratto da percorrere ad archetti abbassati. Sulle linee banalizzate, per la segnalazione sul terreno di tratti soggetti ad abbassamento archetti, debbono essere impartite disposizioni a cura delle Unità Periferiche interessate.					
2. Nei casi non programmati, spetta al personale del posto pilota T.E., di provvedere a far esporre i previsti segnali nei punti stabiliti e di darne avviso con dispaccio al personale di stazione. Il personale di stazione provvederà per la prescrizione a tutti i treni interessati, confermando al personale del posto pilota T.E. che i treni stessi saranno avvisati. Fino a quando non avrà avuto conferma che la		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
prescrizione sarà notificata a tutti i treni, il personale degli Impianti Elettrici dovrà tenere esposto il segnale d'arresto a mano come prescritto dall'art. 73 del Regolamento sui Segnali; nelle linee con velocità massima di fiancata superiore a 150 km/h attrezzate col blocco elettrico automatico a correnti codificate dovrà inoltre applicare, in corrispondenza del segnale di arresto, il dispositivo di corto circuito di cui all'art. 27 del Regolamento sui Segnali.					
3. In via assolutamente eccezionale, e sempre che sia possibile individuare con grande precisione e senza alcuna possibilità di equivoco il tratto di linea da percorrersi a pantografi abbassati, si potrà omettere l'esposizione dei previsti segnali di abbassamento pantografi, facendo fare al treno da precedente stazione precisa prescrizione al riguardo.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. Ai sensi del precedente comma 3, al verificarsi di una situazione d'emergenza che richieda l'abbassamento dei pantografi nel tratto di linea compreso tra i portali d'ingresso o di uscita di una stazione, poiché risulta impossibile la tempestiva messa in opera dei relativi segnali di abbassamento pantografi ed il tratto di linea interessato è individuato da punti ben distinti (portali T.E. identificati dalle apposite targhe d'individuazione), si potrà omettere l'esposizione di tali segnali, facendo fare al treno da precedente stazione precisa prescrizione al riguardo. In questo caso, inoltre, è consentito non adottare i provvedimenti prescritti all'ultimo capoverso del comma 2. Il posto pilota T.E. di giurisdizione dovrà inoltrare alla stazione interessata all'abbassamento pantografi il relativo ordine tramite dispaccio (1). (1) Formula n° 12 (Richiesta): <i>Prescrivete ai treni circolanti su... binari....(pari o dispari).... di percorrere a pantografi abbassati il tratto di</i>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
<i>metri..... compreso tra i portali.... (I-II e/o III-IV) ... della stazione di lato..... Portale I ubicato a metri dopo il segnale di protezione lato Portale III ubicato a metri dopo il segnale di partenza lato<</i> <i>Non sono esposti i segnali di abbassamento pantografi.</i>					
5. Ai treni che devono osservare l'abbassamento pantografi all'ingresso della stazione, il D.M. che riceve la richiesta ha l'obbligo di far praticare al riguardo, da opportuna precedente stazione che dovrà anche confermare, specifica prescrizione (1). Quando, eccezionalmente, non sia stato possibile far avvisare i treni da precedente stazione, il D.M. deve fermare i treni al segnale di protezione ed informare verbalmente il posto pilota T.E., che impartirà per iscritto al D.M. stesso le disposizioni necessarie per il proseguimento della marcia del treno, tenuto conto della specifica situazione d'impianto. (1) “Percorrete a pantografi abbassati il tratto di metri compreso tra i portali I e II della stazione di lato portale I ubicato a metri dopo il segnale di protezione. Non sono esposti i segnali di abbassamento pantografi		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
6. Ai treni che devono osservare l'abbassamento pantografi all'uscita della stazione, il D.M. che riceve la richiesta ha l'obbligo di far praticare al riguardo, da opportuna precedente stazione che dovrà anche confermare, ovvero, se necessario, praticare direttamente, specifica prescrizione (2). (2) “Percorrete a pantografi abbassati il tratto di metri compreso tra i portali III e IV della stazione di lato portale III ubicato a metri dopo il segnale di partenza. Non sono esposti i segnali di abbassamento pantografi		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
7. Adottati i provvedimenti di cui ai precedenti commi 5 e6, il D.M. confermerà al posto pilota T.E. tramite		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi più modificati
dispaccio (3), che i treni sono stati o saranno avvisati dell'abbassamento pantografi. (3) Formula n° 13 (Conferma): Confermo che i treni circolanti su binari(pari e/o disparisaranno avvisati di percorrere a pantografi abbassati il tratto di metri compreso tra i portali (I-II e/o III-IV) della stazione di lato..... .					
8. Cessata la necessità dell'abbassamento pantografi, il posto pilota T.E. ristabilirà la situazione normale di circolabilità e di impianto trasmettendo al D.M. interessato opportuno dispaccio (1). (1) Formula n° 14 (Cessazione) Dalle ore cessa prescrizione abbassamento pantografi fra i portali lato di cui al n° in data..... .		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
9. Nel caso di arresto di un treno sotto un tratto da percorrere a pantografi abbassati, il personale di macchina dovrà mettersi in comunicazione con il D.M/D.C.O. che, sentito il posto pilota T.E., impartirà opportune prescrizioni per la ripresa della marcia; qualora ciò non fosse possibile, si dovrà ricorrere alle procedure di cui al successivo art. 16.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
10. Le Unità Periferiche interessate possono integrare, con opportune norme di dettaglio, le disposizioni di cui al presente articolo, qualora ciò si rendesse necessario, anche in relazione a particolari situazioni d'impianto.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Art. 16 Fermata sotto un tratto neutro o su binario non elettrificato 1. Quando un mezzo di trazione elettrico si fermi sotto un tratto neutro o su binario non elettrificato, il macchinista farà richiesta di locomotiva di soccorso con modulo M.40a), indicando in esso anche il numero di veicoli eventualmente necessari per superare il tratto non elettrificato e si accorderà col capotreno per assicurare l'immobilità del treno come prescritto dalle norme di frenatura (Art. 78/7 della P.G.O.S.)	19.1. Nel caso in cui un treno per guasto o altra causa non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, con comunicazione registrata al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione registrata del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso. 9.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale fisso, cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.	Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X	X	
2. Il D.M./D.C.O. che riceve tale richiesta provvederà ad inviare la locomotiva di soccorso, con i veicoli eventualmente necessari ubicati dalla parte della	19.2 L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzata dal	Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
locomotiva da recuperare.	regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore deve circolare come treno fino al termine della sezione di blocco immediatamente precedente a quella occupata dal treno da soccorrere, da dove dovrà proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 19.1 mantenendo il sistema di protezione attivo. All'agente di condotta del convoglio soccorritore devono essere notificate, dall'operatore della circolazione della località che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.				
3. Durante il movimento di recupero, la locomotiva da recuperare deve tenere i pantografi abbassati.	19.3 Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.	Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF per quanto riguarda la posizione dei pantografi.		X	

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Art. 17 Anormalità alla linea aerea di contatto o nella derivazione della corrente e anomalie ai pantografi rilevate dal macchinista 1. Il macchinista che rilevi, sul binario percorso, guasti alla linea aerea di contatto, urti sull'imperiale o anormali e ripetute forti sfiammate, evidenziate anche dalla strumentazione di bordo (Voltmetro), con ripercussioni nella captazione, dovrà: - comandare l'abbassamento dei pantografi; - provvedere all'arresto del treno.	15.1 L'agente di condotta che rilevi, sul binario percorso, guasti alla linea aerea di contatto, urti sull'imperiale o anormali e ripetute forti sfiammate deve arrestare il treno e disattivare i dispositivi per la captazione della corrente dalla linea di contatto. Dopo l'arresto l'agente di condotta, qualora l'anormalità rilevata sia tale da interessare la sicurezza della circolazione dei treni, deve adottare tutti i provvedimenti previsti, anche in relazione alla protezione dell'ostacolo. Se necessario deve essere richiesta la toltensione alla linea di contatto.	Procedure di competenza delle IF.		X	
2. Qualora l'anormalità rilevata sia tale da poter interessare la sicurezza della circolazione, dovranno essere adottati tutti i provvedimenti previsti dalle norme comuni, anche in relazione alla protezione dell'ostacolo. Se necessario, dovrà essere richiesta la toltensione alla linea di contatto secondo le norme dell'art. 20 o dell'art. 21.	9.1 Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone. 9.2 In caso di anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, oltre quanto previsto al punto 20.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve lanciare la chiamata di emergenza. Sulle linee con il sistema di segnalamento che invia il consenso al movimento direttamente in cabina di guida si deve fare uso anche dei messaggi di emergenza utilizzabili in tale sistema. 9.3 Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i	Vale quanto previsto per il precedente comma 1. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
	treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente di condotta.				
3. Successivamente il macchinista, accertate da terra le condizioni di efficienza dei pantografi (funzionamento nel sollevamento ed abbassamento, assenza di deformazioni da urti, etc.) e la libertà della sagoma lungo il treno, prenderà le decisioni di competenza, proseguendo la corsa con le cautele necessarie, subordinatamente a quanto indicato al comma 4. Possibilmente dovrà essere utilizzato l'altro pantografo, in luogo di quello in servizio al momento della anormalità.	15.2 L'agente di condotta nel notificare l'anormalità al regolatore della circolazione deve anche indicare il binario e il punto della linea in corrispondenza del quale l'anormalità è stata rilevata, la natura dell'anormalità precisando, ove possibile, se la sagoma TE è libera o ingombra.	Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
4. Il macchinista dovrà comunicare l'anormalità al D.M./D.C./D.C.O. con comunicazione registrata; tale notifica dovrà avvenire prima possibile, utilizzando in maniera prioritaria i mezzi di comunicazione terra-treno o tramite i telefoni a terra. Qualora non fosse possibile comunicare l'anormalità per indisponibilità dei mezzi di comunicazione di cui sopra, la corsa potrà essere ripresa senza superare il primo segnale di blocco o di protezione di località di servizio incontrato. In particolare, nella notifica il macchinista dovrà precisare: - il binario interessato; - il cippo chilometrico o il punto caratteristico della linea in corrispondenza del quale l'anormalità è stata rilevata; - la natura della anormalità, servendosi delle indicazioni di cui all' <i>allegato 7</i>; - stato della sagoma T.E. (possibilità di viaggiare con pantografi alti), anche in relazione agli accertamenti	9.4 Qualora, in seguito ad una anormalità che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni in linea, per la ripresa della corsa occorre autorizzazione registrata del regolatore della circolazione di giurisdizione. Tale autorizzazione potrà essere concessa solo previo accertamento dell'esistenza delle condizioni di sicurezza. 9.6. Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale fisso, cippo	Vale quanto previsto per il precedente comma 2. Introdotta il principio che la ripresa della corsa è sempre vincolata ad autorizzazione del regolatore della circolazione.	X	X	X

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
eseguiti dopo l'arresto di cui al comma 3, con le seguenti formule: a) <i>sagoma T.E. ingombra;</i> b) <i>non posso precisare se sagoma T.E. libera;</i> c) <i>sagoma T.E. libera.</i> Qualora il macchinista non possa precisare la libertà della sagoma T.E., per aver superato il punto del guasto o per mancanza di visibilità, ma riscontri, nel corso degli accertamenti, danni al pantografo, dovrà comunicare al D.M./D.C./D.C.O. la formula b), specificando, per quanto possibile, il danno subito dal pantografo.	chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.				
5. Il macchinista, quando rilevi anomalità alla linea di contatto dei binari attigui a quello percorso dal treno, adotterà gli stessi comportamenti di cui ai commi 2 e 4.	15.4 I provvedimenti di cui ai precedenti punti 15.1, 15.2, 15.3 devono essere applicati anche nel caso in cui l'anormalità sia rilevata alla linea di contatto dei binari attigui a quello percorso dal treno.	Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
6. Il D.M./D.C./D.C.O. che riceve la comunicazione di cui al comma 4 dovrà: –in mancanza di assicurazione dell'esistenza della libertà della sagoma T.E. (formula a) o formula b) del comma 4), sospendere la circolazione sul binario interessato all'anormalità; –se necessario ordinerà al macchinista che ha comunicato l'anormalità, di non riprendere la marcia senza specifica autorizzazione, al fine di poter praticare eventuali prescrizioni a treni già immessi sul binario interessato; –avvertire immediatamente il C.E.I. della comunicazione ricevuta sullo stato della sagoma T.E.	15.3 Il regolatore della circolazione che riceve dall'agente di condotta comunicazione dell'anormalità alla linea di contatto senza la specificazione che la sagoma TE è libera deve sospendere la circolazione sul binario interessato all'anormalità. Il regolatore della circolazione potrà sulle linee a doppio binario e quando le condizioni di visibilità lo consentano, far effettuare il controllo della libertà della sagoma TE da un apposito agente che prende posto in cabina di guida di un treno circolante sul binario attiguo.	Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		
7. Il D.M./D.C./D.C.O., qualora riceva la comunicazione prevista dalla formula b) del comma 4, potrà, sulle linee a doppio binario, quando le condizioni di visibilità lo		Vale quanto previsto per il precedente comma 6.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
consentono (di giorno, in mancanza di gallerie, ecc.), far effettuare, preve intese con il C.E.I., il controllo della libertà della sagoma T.E. nel tratto interessato, utilizzando un treno opportuno circolante sul binario attiguo. Per tale controllo non dovrà essere prescritta la marcia a vista. Eventuali limitazioni di velocità possono essere stabilite solo a cura del C.E.I., senza comunque essere inferiori a 30 Km/h. Qualora un treno sia stato già immesso sul binario interessato dall'anormalità, il D.M./D.C./D.C.O., presi gli opportuni accordi con il C.E.I., dovrà, per quanto possibile e subordinatamente alle condizioni di visibilità, far effettuare al treno stesso il controllo di cui sopra con i medesimi criteri. Gli esiti del controllo dovranno essere comunicati dal macchinista al D.M./D.C./D.C.O. interessato e da questi al C.E.I. che, mediante dispaccio, provvederà ad indicare al D.M./D.C./D.C.O. le prescrizioni per le eventuali restrizioni o per la ripresa della circolazione.					
8. Il macchinista che rilevi al pantografo utilizzato presenza di deformazioni da urti, nella relativa segnalazione sul libro di bordo dovrà indicare, se possibile, il punto, o i punti, della linea percorsa (località o punto caratteristico) in cui presumibilmente si è verificata l'anormalità (scatto I.R., sfiammate, etc.). Di tale anormalità dovranno inoltre essere informati: il D.M./D.C./D.C.O., a cura del macchinista, se l'anormalità viene rilevata in località intermedie; in tal caso il pantografo in questione non deve essere riutilizzato; il D.C.T. locale, a cura del Deposito Locomotive nel quale il mezzo rientra o l'O.M.L in caso di intervento della stessa, se l'anormalità viene rilevata a fine servizio. .M./D.C./D.C.O./D.C.T. dovrà a sua volta informare il C.E.I.		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
di giurisdizione della linea percorsa dal mezzo di trazione.					
9. Il D.M./D.C./D.C.O./D.C.T. che abbia ricevuto le comunicazioni, dovrà richiedere al rapportante le eventuali precisazioni mancanti. Qualora le comunicazioni siano ricevute da agenti diversi da D.M. (A.G., A.I., ecc.), questi dovranno avvisare il D.M./D.C./D.C.O. di riferimento.		Vale quanto previsto per il precedente comma 6.			
10. Nei treni con un solo macchinista ed in caso di impossibilità di usare i mezzi di comunicazione terra-treno, la trasmissione degli avvisi di cui ai commi precedenti compete al capotreno su incarico del macchinista.	9.6. Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale fisso, cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno	Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
Art. 17 bis Anormalità alla linea aerea con interventi alle protezioni TE in condizioni minimali di assorbimento o in assenza di circolazione rilevate dal DOTE/posto pilota T.E. 1. Il DOTE/posto pilota T.E. che rilevi, sulle linee a semplice binario o a doppio binario con tracciati indipendenti (es. galleria a doppia canna), interventi indebiti delle protezioni non giustificati né dall'intensità del traffico, né da altri elementi riconducibili ad anormalità della linea di contatto, dovrà, d'intesa con il CEI: 1. assumere notizie in merito ad un'eventuale irregolare captazione da parte dell'ultimo treno che ha circolato		Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
nella tratta (tramite il DM/DC/DCO); 2. in assenza di segnalazioni di anomalie da parte del sopraccitato treno, richiedere, tramite il CEI, al DM/DC/DCO la notifica della seguente prescrizione, ad un treno opportuno (primo treno utile al quale sia possibile notificare la prescrizione) circolante sullo stesso binario, formula: <i>“Per interventi delle protezioni TE, viaggiare dalla stazione/PdS di alla stazione/PdS di non superando la velocità di 60 km/h, ponendo attenzione alla regolare captazione di corrente dalla linea di contatto e riferire in merito con fonogramma registrato”.</i> Dopo l'inoltro di tale treno, la circolazione sul binario interessato dovrà essere sospesa e ripresa solo dopo il benessere del CEI.					
2. Il PdC comunicherà al DM/DC/DCO interessato gli esiti del controllo con fonogramma registrato; tale notifica dovrà avvenire utilizzando in maniera prioritaria i mezzi di comunicazione terra-treno o tramite i telefoni a terra.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. Gli esiti del controllo trasmessi dal PdC al DM/DC/DCO dovranno essere comunicati da questi al CEI, il quale provvederà immediatamente a darne comunicazione al DOTE. Il CEI, quindi, dopo aver acquisito le necessarie informazioni, dal DM/DC/DCO stesso per quanto concerne l'esito del controllo eseguito dal PdC del treno inoltrato con marcia prudenziale e dal DOTE per quanto concerne gli interventi delle protezioni durante la marcia del treno nella tratta interessata, provvederà, mediante fonogramma registrato, a fornire al DM/DC/DCO il benessere per la ripresa della circolazione e gli eventuali provvedimenti restrittivi.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. Il DOTE/posto pilota T.E. che rilevi, sulle linee a doppio binario con tracciati non indipendenti, interventi indebiti delle protezioni non giustificati né dall'intensità del		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
traffico, ne da altri elementi riconducibili ad anomalità della linea di contatto, dovrà, d'intesa con il CEI: 1. assumere notizie in merito ad un'eventuale irregolare captazione da parte dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta (tramite il DM/DC/DCO); 2. in assenza di segnalazioni di anomalità da parte del sopraccitato treno, richiedere, tramite il CEI, al DM/DC/DCO la sospensione della circolazione sul binario interessato dagli interventi delle protezioni ed il controllo della libertà della sagoma T.E. nel tratto interessato, utilizzando un treno opportuno (primo treno utile al quale sia possibile notificare la prescrizione) circolante sul binario attiguo nel rispetto di quanto previsto al comma 7 del precedente articolo 17.					
Art. 18 Abbassamento o mancanza di tensione 1. Sulle linee elettriche a c.c., al manifestarsi di un abbassamento di tensione, il macchinista deve ridurre l'assorbimento di corrente e proseguire la marcia, purché; la tensione non scenda a valori inferiori a 2.000 V, ed informare dell'anormalità il D.M./D.C.O., utilizzando il telefono terra-treno oppure dalla prima stazione di fermata.	2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.	Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI. Stabilire i valori di tensione è di competenza del GI.	X	X	
2. Nel caso di abbassamento della tensione di linea a valori inferiori a 2.000 V per la c.c., dovranno osservarsi le norme relative alla mancanza di tensione di cui ai successivi commi.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3. Il macchinista, in caso di mancanza di tensione della linea, sempre che non si rientri nei casi di cui al precedente Art. 17, deve disinserire il circuito di trazione, tutti gli apparecchi ausiliari e il riscaldamento elettrico. In caso di arresto del treno, il macchinista, dopo aver	9.6. Ogni anomalìa alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato	Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principali modificati
accertato che la mancanza di tensione non dipende da guasti della propria locomotiva, trascorsi dieci minuti dall'arresto e persistendo l'anormalità, ne darà comunicazione registrata al D.M./D.C.O. e resterà in attesa di istruzioni. Qualora, pur verificandosi deficienza o mancanza di tensione, sia possibile proseguire la corsa per gravità, con i treni serviti da frenatura continua, come prescritto all'Art 24 dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive, il macchinista: a) su tratti di linea con pendenza uguale od inferiore al 15‰, proseguirà la corsa fino a quando la pressione dell'aria sia non inferiore a 4 bar nella condotta generale a freni chiusi e non inferiore a 5 bar nel serbatoio principale del freno; al disotto di tali valori il macchinista fermerà il treno, possibilmente in una stazione; b) su tratti di linea con pendenza superiore al 15‰, proseguirà la corsa fino e non oltre la prima stazione successiva, purché le pressioni di cui sopra non scendano a valori inferiori a quelli indicati al punto a).	l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale fisso, cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.				
4. Nei casi di fermata di un treno per deficienza o mancanza di tensione su tratti di linea con pendenza superiore al 10‰, il macchinista dovrà chiedere al capotreno di assicurare l'immobilità del treno come prescritto dalle norme di frenatura (Art. 78/7 della P.G.O.S.).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
5. Il DM/DCO, ricevuta la comunicazione di cui al comma 3, si rivolgerà al posto pilota T.E. di giurisdizione per avere le necessarie informazioni e si regolerà di conseguenza.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
6. Il posto pilota T.E. che abbia ricevuto comunicazione della mancanza di tensione darà le informazioni di competenza al DM/DCO interessato in relazione alle cause che l'hanno determinata.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
7. In caso di guasto o anomalità che rendano impossibile o precaria la marcia dei treni il posto pilota T.E. di giurisdizione informerà le stazioni interessate, seguendo la procedura di cui all'art. 11.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
8. Al ritorno della tensione i macchinisti dei treni merci devono attendere che siano trascorsi almeno due minuti prima di riprendere la corsa.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art. 19 Formazione di ghiaccio sulla linea di contatto e nelle gallerie 1. In determinate località e in particolari condizioni atmosferiche può verificarsi la formazione di un involucro di ghiaccio sulla linea di contatto. Appena il fenomeno comincia a manifestarsi il personale della linea, degli Impianti Elettrici, delle stazioni e dei treni informerà con comunicazione registrata il D.M./D.C.O., che a sua volta informerà con dispaccio il C.E.I. ed il D.C.M. Quest'ultimo estenderà l'avviso al D.C.T. Il D.M./D.C.O. che sia a conoscenza della formazione del ghiaccio sulla linea di contatto provvede a che ne sia avvertito il personale di macchina dei treni in circolazione, fermandoli all'occorrenza per la relativa comunicazione.		Procedure di competenza del GI e delle IF, in relazione al personale di terra e di bordo dei treni. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X	X	
2. I macchinisti in seguito a tale comunicazione utilizzeranno il pantografo con striscianti in ferro, qualora la locomotiva ne sia dotata, o terranno in presa entrambi i pantografi rispettando le norme dell'Art. 14.		Procedure di competenza delle IF		X	
3. Il C.E.I. avvertirà il posto pilota T.E. di giurisdizione e si accorderà con il D.C.M. ed il D.C.T. per la circolazione di locomotive elettriche per la raschiatura della linea di contatto, precisando il tratto da percorrere.		Procedure dei competenza del GI	X		
4. Qualora un treno si fermi per formazione di ghiaccio		Vale quanto previsto per il precedente			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
sulla linea, si applicheranno le prescrizioni relative alla mancanza di tensione (Art. 18) precisando negli avvisi che la mancanza dipende da formazione di ghiaccio sui fili.		comma 1.			
5. I ghiaccioli che in galleria interferiscono con la sagoma T.E. ostacolando il libero passaggio dei pantografi, devono essere abbattuti a cura del personale degli Impianti Elettrici, eventualmente col concorso del personale di linea.		Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			
6. Soppresso					
7. Le Unità periferiche interessate impartiranno, ove necessario, le eventuali istruzioni integrative per la pratica attuazione delle norme di cui sopra in relazione alle particolari condizioni locali.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Art 20 Necessità di togliere tensione alla linea di contatto per esigenze del personale di macchina 1. Il macchinista che debba portarsi in posizione tale da poter venire a contatto con i conduttori elettrici o parti sotto tensione, deve preventivamente chiedere, per iscritto o tramite dispaccio, al D.M./D.C.O. interessato, che venga tolta tensione dalla linea di contatto. Nella richiesta il macchinista dovrà fornire il numero del treno e gli elementi necessari alla individuazione del tratto di linea da disalimentare (binario pari o dispari se in linea, numero del binario se in stazione non presenziata dal D.M., ecc).		Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza delle IF.	X	X	
2. Il D.M./D.C.O. che abbia ricevuto tale richiesta, dopo aver individuato, nel caso di treno fermo in stazione, la corrispondente zona da disalimentare, dovrà trasmetterla al posto pilota T.E. di giurisdizione, con fonogramma (1) da trascrivere nel modulo I.E. 6.03. Qualora la necessità di disalimentazione si verifichi in una località di servizio e il D.M./D.C.O. non sia in grado di individuare con certezza la zona da disalimentare, egli		Procedure di competenza del GI	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
dovrà richiedere la disalimentazione di più zone o dell'intera località. (1) Formula n.15 (Richiesta) <i>Togliete tensione sulla linea di contatto dei..binari (pari e/o dispari) tra e (oppure: della zona elettrica (specificarne il colore) della stazione di; oppure ancora: della stazione di).</i>					
3. Il posto pilota T.E. che abbia ricevuto la richiesta di togliere tensione deve subito disalimentare la linea, osservando le norme previste dall'articolo 11; compiuta tale operazione ne darà comunicazione registrata al D.M./D.C.O. richiedente(2). (2) Formula n. 16 (Conferma) <i>Al N. tolta tensione sulla linea di contatto dei..binari(pari e/o dispari)tra e(oppure: della zona elettrica (specificarne il colore) della stazione di; oppure ancora: della stazione di), che non ridarò se non dopo vostro ordine.</i>		Vale quanto previsto per il precedente comma 2.			
4. Il D.M./D.C.O. trascriverà il fonogramma ricevuto dal posto pilota T.E. nel modulo IE. 6.03; avviserà quindi con comunicazione registrata il macchinista dell'avvenuta disalimentazione, ribadendo quale tratto di linea o binario è stato disalimentato.		Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		
5. La conferma che la tensione è stata tolta non autorizza ad avvicinarsi ad attrezzature o fili delle linee od a persone infortunate a contatto con essi. Chi deve compiere tali operazioni infatti dovrà prima collegare a terra i conduttori elettrici nel punto più vicino possibile a quello di lavoro, a mezzo dei fioretti di cortocircuito. Tali fioretti devono essere collegati prima a terra e poi ai conduttori da collegare a terra (inversamente, all'atto della rimozione dovranno essere prima scollegati dai conduttori e poi dalla terra). Di norma un fioretto va collegato ai fili di contatto e l'altro alla fune portante. Il collegamento a terra si effettua		Procedure di competenza delle IF.		X	

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
fissando, con l'apposito morsetto, l'estremità libera del cavo alla massa del mezzo di trazione o alla rotaia; in quest'ultimo caso, se in presenza di circuito di binario con una sola rotaia isolata, i dispositivi di cortocircuito vanno collegati con la rotaia a terra, opportunamente contraddistinta con colorazione gialla all'estremità; nel caso invece di circuiti di binario con ambedue le rotaie isolate, ma collegate agli estremi da connessioni induttive, è indifferente applicare i dispositivi all'una o all'altra rotaia. Solo dopo aver effettuato tale collegamento è consentito venire a contatto con fili o attrezzature della linea o con persone infortunate a contatto con essi.					
6. Per soddisfare all'obbligo del comma 5, il macchinista che debba portarsi in posizione tale da poter venire a contatto con i conduttori elettrici o parti sotto tensione, tra i due portali di ingresso o di uscita di una stazione, non disponendo che di due fioretti di messa a terra, e, pertanto, non in grado di cautelarsi convenientemente contro i possibili infortuni, dovrà chiedere l'intervento degli agenti degli impianti elettrici.		Vale quanto previsto per il precedente comma 5.			
7. Il macchinista che ha fatto richiesta di togliere tensione, quando abbia ricevuto regolare conferma che la tensione è stata tolta, potrà concedere autorizzazioni scritte, nominative, numerate progressivamente e firmate, a ciascuno degli agenti che abbia bisogno di avvicinarsi alle linee elettriche disalimentate, qualora non sia egli stesso che debba compiere tale operazione o che debba sorvegliarla sul posto; in tal caso dovrà praticare opportuna annotazione (1) sul modulo ove è stato registrato il fonogramma di tolta tensione. (1) Formula n. 17 (Elenco autorizzazioni) <i>Rilasciata autorizzazione agli agenti (cognome, nome e profilo)</i>		Vale quanto previsto per il precedente comma 5.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
8. Cessato il bisogno di avere le linee elettriche senza tensione, il macchinista che ha chiesto di toglierla deve rilasciare per iscritto o tramite dispaccio al D.M./D.C.O. apposito “nulla osta” alla rialimentazione, previa rimozione dei fioretti di cortocircuito. Per rimuovere tali fioretti li si deve prima scollegare dai conduttori e poi dalla terra. Qualora il macchinista che abbia richiesto di togliere tensione avesse rilasciato autorizzazioni ad altri agenti, come previsto al precedente comma 7, prima di trasmettere il fonogramma autorizzante la rialimentazione della linea, deve aver ritirato tutte le autorizzazioni rilasciate. Il D.M./D.C.O. dovrà autorizzare la rialimentazione della linea di contatto con fonogramma diretto al posto pilota T.E. di giurisdizione (1). (1) Formula n. 18 (Rialimentazione) Al N. <i>potete ridare tensione sulla linea di contatto de ...binari</i> (pari e/o dispari) <i>tra e</i> (oppure: <i>della zona elettrica</i> (specificarne il colore) <i>della stazione di</i>; oppure ancora: <i>della stazione di</i>).		Procedure di competenza delle IF. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X	X	
9. Nel caso di intervento degli agenti degli Impianti Elettrici per il condizionamento del/dei pantografo/i coinvolto/i nell'anormalità TE, il PdC, a richiesta di tali agenti, dovrà provvedere all'isolamento nei confronti dei sistemi di alimentazione della locomotiva di ogni apparato utilizzato per la captazione della corrente dalla linea di contatto e la messa a terra degli apparati stessi (ciò viene realizzato creando le condizioni per l'accesso alle cabine AT dei rotabili interessati) e formalizzarlo con comunicazione registrata all'agente degli Impianti Elettrici che ne ha fatto specifica richiesta, con la seguente formula: <i>“Apparati locomotiva/e n.....</i> (specificare i numeri di		Vale quanto previsto per il precedente comma 8.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
serie dei rotabili interessati) <i>collegati al sistema di captazione (pantografo/i), isolati dalla linea di contatto e messi a terra</i> ". L'agente degli Impianti Elettrici che ha ricevuto tale comunicazione dovrà successivamente formalizzare al PdC, con comunicazione registrata, il termine dell'intervento e le specifiche condizioni di ognuno dei pantografi interessati, con la seguente formula: <i>"Cessato intervento di condizionamento. Pantografo (anteriore o posteriore) locomotiva n..... (numero di serie del rotabile interessato) condizionato ed isolato (oppure condizionato ma non isolato, ecc).</i>					
Art. 21 Imminente pericolo a persone, treni o impianti ferroviari 1. Nei casi di imminente pericolo a persone, a treni in circolazione o ad impianti ferroviari, qualunque agente può richiedere, anche verbalmente, al posto pilota T.E. di giurisdizione, di togliere tensione, dichiarando il motivo della richiesta e declinando le proprie generalità. Nel Fascicolo Linee/Fascicolo Orario è riportato l'elenco dei posti pilota T.E. permanentemente presenziati, con le rispettive giurisdizioni. Qualora tale necessità si verifichi in una località di servizio e l'agente non sia in grado di individuare con certezza la zona da disalimentare, egli dovrà richiedere la disalimentazione dell'intera località. Appena possibile, tale richiesta dovrà comunque essere formalizzata tramite comunicazione registrata, utilizzando la formula 15 di cui all'art. 20/2.	15.5. Nei casi di imminente pericolo, qualunque agente può richiedere, anche verbalmente, la disalimentazione della linea di contatto, dichiarando il motivo della richiesta e declinando le proprie generalità.	Procedure di competenza del GI e delle IF, in relazione al personale di terra e di bordo dei treni. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X	X	
2. Il posto pilota T.E. che abbia ricevuto la richiesta, anche verbale, di togliere tensione, nelle condizioni di cui al precedente comma, deve subito disalimentare la linea e darne avviso alle stazioni interessate, secondo le norme dell'art. 11; compiuta tale operazione ne darà comunicazione registrata al richiedente, utilizzando la		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
formula 16 di cui all'art. 20/3.					
3. La conferma, comunque data, che la tensione è stata tolta, non autorizza a mettersi in contatto con i conduttori delle linee elettriche, anche se caduti a terra, né con persone infortunate in contatto con gli stessi. Prima di compiere tali operazioni dovranno essere collegati a terra, a mezzo dei fioretti di cortocircuito, i conduttori elettrici, nel punto più vicino possibile a quello dell'intervento e seguendo le norme del comma 5 del precedente Art. 20. Solo dopo tale operazione è consentito venire a contatto con fili o attrezzature della linea o con persone infortunate a contatto con essi.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
4. L'agente che abbia ricevuto regolare conferma che la tensione è stata tolta, potrà concedere ad altri agenti che ne abbiano la necessità l'autorizzazione ad avvicinarsi alle linee elettriche disalimentate, secondo le norme dei commi 7 ed 8 del precedente Art. 20.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
5. Cessata la necessità di avere le linee elettriche disalimentate, chi ne aveva fatto richiesta dovrà darne apposita comunicazione registrata al posto pilota T.E. utilizzando la formula 18 di cui all'art. 20/8 e previa rimozione dei fioretti di corto circuito (per rimuovere tali fioretti li si deve prima scollegare dai conduttori e poi dalla terra).		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
ALLEGATO 1 Norme per la manovra dei commutatori aerei e per l'esercizio dei binari secondari elettrificati adibiti ad operazioni di carico e scarico delle merci. Alimentazione della linea aerea e norme di sicurezza 1. la linea aerea di contatto dei binari secondari adibiti ad operazioni di carico e scarico delle merci, delle rimesse locomotive, ecc., è tenuta elettricamente separata dalla linea aerea di contatto della stazione a mezzo di particolari dispositivi, denominati isolatori di sezione, che consentono il passaggio dei pantografi in		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
presa. L'alimentazione della linea aerea di tali binari avviene a mezzo di commutatori, tramite i quali la linea aerea stessa viene normalmente mantenuta a terra (commutatore aperto).					
2. Anche quando il commutatore è in posizione di aperto, il contatto diretto o indiretto con la linea di contatto ad esso collegata deve ritenersi pericoloso.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Collegamenti di sicurezza 3. Qualora si ritenga necessario, si potrà realizzare un collegamento con serrature a chiavi o altro, che vincoli l'accesso ai binari di carico e scarico delle merci alla posizione di chiusura del corrispondente commutatore di alimentazione.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Parti essenziali dei commutatori 4. Le parti essenziali dei commutatori delle linee di contatto sono: a)il sezionatore unipolare a coltello munito di contatto di terra; b)il sistema di trasmissione del comando; c)l'organo di comando.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Organi di comando dei commutatori 5. Gli organi di comando sono costituiti da argani a manovra manuale. Ogni argano è assicurato contro manovre indebite con appositi dispositivi di bloccaggio o di protezione rimovibili a mezzo di chiavi depositate in armadi custoditi nell'Ufficio Movimento		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
6. L'argano è azionato con una manovella asportabile a doppia impugnatura e viene bloccato, nella posizione corrispondente a quella di chiusura o apertura del sezionatore, a mezzo di speciali chiavi di tipo Yale a diversa sagomatura , dette chiavi di manovra, contraddistinte dal numero (o sigla) del sezionatore a cui si riferiscono e dalla scritta "APRE" o "CHIUDE".		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
7. In alcuni casi, i commutatori dei binari secondari adibiti alle operazioni di carico e scarico delle merci e delle rimesse locomotive, vengono manovrati tramite una particolare maniglia che ruotata verso il basso determina l'alimentazione e messa a terra della linea elettrica. La maniglia viene assicurata nella posizione voluta a mezzo di un lucchetto o altro dispositivo di bloccaggio.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Modalità di manovra dei commutatori 8. le operazioni da effettuare per manovrare i commutatori sono le seguenti: Apertura a)introdurre la chiave con scritta “apre” nell'apposita toppa “a” dell'organo e farla ruotare di un quarto di giro nel senso orario; b)innestare nell'apposita sede la manovella asportabile e farla ruotare nel senso antiorario fino a provocare lo scatto del nottolino di fine manovra interno all'organo; c)accertare la presenza della bandierina verde all'interno della finestrella ricavata sull'organo ed assicurarsi visivamente della effettiva apertura del commutatore; d)ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la chiave con scritta “CHIUDE” ed estrarla dalla toppa “C”; e)asportare la manovella di manovra. Chiusura a)introdurre la chiave con scritta “CHIUDE” nell'apposita toppa “C” dell'organo e farla ruotare di un quarto di giro nel senso orario; b)innestare nell'apposita sede la manovella asportabile e farla ruotare nel senso orario fino a provocarne lo scatto del nottolino di fine manovra interno all'organo;		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
c)accertare la presenza della bandierina rossa all'interno della finestrella ricavata sull'argano ed assicurarsi visivamente dell'effettiva chiusura del commutatore; d)ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la chiave con scritta "APRE" ed estrarla dalla toppa "A"; e)asportare la manovella di manovra.					
Norme di esercizio 9. La manovra dei commutatori è, di regola, affidata al personale di stazione, che potrà effettuarla di sua iniziativa in relazione alle esigenze di esercizio dell'impianto. Dell'ordine di manovra e della manovra dei commutatori sono direttamente responsabili gli agenti preposti a tali incombenze, nei limiti delle proprie attribuzioni. Negli impianti gestiti tramite C.T.C. o Tc.P.-p., il D.C.O. (o il D.P.C.) può ordinare con dispaccio al personale dei treni abilitato la manovra dei commutatori, in base a disposizioni di dettaglio appositamente emanate dalle Unità Periferiche interessate.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1. Procedure di interfaccia di competenza del GI.	X		
10. Per la manovra dei commutatori di raccordi, punti determinati, rimesse e depositi locomotive valgono le disposizioni locali emanate da ciascun impianto.		Vale quanto previsto per il precedente comma 9.			
11. La linea aerea di contatto dei binari di scalo deve essere tenuta normalmente disalimentata e collegata a terra. Essa sarà alimentata soltanto quando i binari di scalo debbono essere impegnati da mezzi elettrici e per il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle manovre con tali mezzi.		Vale quanto previsto per il precedente comma 9.			
12. Qualora si dovessero effettuare movimenti di manovra con mezzi elettrici nelle vicinanze degli accessi ai binari di scalo senza aver provveduto alla preventiva alimentazione delle condutture di quest'ultimi, dovranno		Vale quanto previsto per il precedente comma 9.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
essere esposti i segnali a mano per la protezione dei punti che non debbono essere oltrepassati con i pantografi in presa. L'eventuale superamento dei suddetti punti provocherebbe l'indebito pensionamento della linea collegata a terra, arrecando danno agli impianti T.E. e pericolo per l'incolumità delle persone eventualmente impegnate in operazioni di carico e scarico.					
13. Prima di chiudere i commutatori per alimentare le condutture di contatto dei binari di scalo, occorre: a) far sospendere tutte le operazioni eventualmente in corso (carico e scarico delle merci, ecc.), anche da parte del pubblico. Tale ordine ed il successivo nulla osta alla ripresa delle operazioni possono essere dati anche per iscritto; b) assicurarsi che nessuna persona si trovi sui carri o in posizione tale da potersi trovare a distanza pericolosa dai conduttori.		Vale quanto previsto per il precedente comma 9			
14. Il D.M., od altro agente di stazione preposto, qualora non vi provveda personalmente, deve presenziare e controllare direttamente la manovra dei commutatori ; quando ciò non sia possibile, prima di consentire l'inoltro di mezzi elettrici sui binari elettrificati dello scalo, dovrà confermare, dall'agente incaricato di tale manovra, l'avvenuta chiusura dei commutatori. Tale conferma non deve essere data se chi ha effettuato la manovra non sia stato in grado di assicurarsi visivamente dell'effettiva apertura o chiusura del sezionatore stesso. Negli impianti retti da aiutante di movimento, spetta a questi eseguire la chiusura dei commutatori prima di consentire l'inoltro di mezzi elettrici nei binari dello scalo ed al capotreno accertarsi che detti commutatori siano chiusi, chiedendone conferma all'aiutante stesso. Il personale del movimento non dovrà autorizzare movimenti di manovra con mezzi elettrici sui binari di		Vale quanto previsto per il precedente comma 9			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
scalo se la chiave di manovra del commutatore, che ne assicura la chiusura, non è in suo possesso.					
15. I commutatori, chiusi per consentire l'inoltro di mezzi elettrici sui binari di scalo, potranno essere riaperti soltanto se tali mezzi hanno abbandonato gli stessi binari oppure hanno abbassato tutti i pantografi.		Vale quanto previsto per il precedente comma 9			
16. Gli agenti incaricati della manovra dei commutatori debbono prestare la massima attenzione durante l'effettuazione della manovra stessa per evitare inconvenienti di qualsiasi genere. Rilevando irregolarità di funzionamento o guasti di un qualsiasi componente dei commutatori, il personale incaricato della manovra dovrà darne immediato avviso al posto pilota T.E. interessato ed attenersi alle eventuali istruzioni ricevute.		Vale quanto previsto per il precedente comma 9			
17. I lavori di manutenzione alla linea di contatto dei binari secondari adibiti alle operazioni di carico e scarico delle merci, debbono essere effettuati, per quanto possibile, evitando qualsiasi ritardo al normale svolgimento delle manovre. Le richieste per l'esecuzione dei lavori, le relative concessioni e gli avvisi di ultimazione dei lavori stessi debbono essere comunicate per iscritto. L'agente degli Impianti Elettrici che ritira le chiavi di manovra del commutatore e, quando necessario, l'apposita manovella deve anche assicurarsi che il personale del Movimento abbia preso le precauzioni di cui al precedente comma 13.		Vale quanto previsto per il precedente comma 9.			
ALLEGATO 2 Impianti telefonici 1. I telefoni posti lungo le linee o nei piazzali delle stazioni sono contenuti in apposito armadietto apribile con la chiave tripla.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
2.I posti telefonici all'aperto sono individuati dalla lettera "T" o dalla scritta "telefono", in galleria tali indicazioni sono normalmente illuminate. Sulle linee sulle quali è attivo il sistema di collegamento terra-treno via radio GSM o GSM-R, i posti telefonici sono indicati nell'Orario di servizio. Sulle rimanenti linee, nei tratti allo scoperto, una freccia sui pali di sostegno della linea aerea di contatto indica la direzione del posto telefonico più vicino. Tale freccia indicatrice è riportata sui piedritti delle gallerie, indipendentemente dall'esistenza di sistemi di collegamento terra-treno.	2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.	Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Norme per l'uso dei telefoni 3.Per l'uso del telefono si dovrà procedere come segue: a) aprire completamente lo sportello, se chiuso in armadietto, per inserire il telefono nel circuito; b) controllare che non vi siano comunicazioni in corso onde evitare di interromperle; l'interruzione è ammessa nel solo caso di assoluta urgenza, annunciandosi con la parola "urgente"; c) seguire le istruzioni indicate nell'apposita tabella applicata all'apparecchio per chiamare il posto con cui si vuole comunicare; d) annunciarsi dopo aver avuto il "pronto" del posto chiamato, qualificandosi ed indicando il posto telefonico da cui si parla (es.:parla il macchinista del treno... dal posto telefonico al km....) indi dare inizio alla comunicazione o richiesta di essere collegato con altro posto telefonico indicato nella predetta tabella; e) rimettere, a comunicazione ultimata, il microfono nell'armadietto e chiudere lo sportello a chiave.		Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		
Moduli e loro modalità di compilazione 4. Per le comunicazioni registrate previste dalle presenti		Procedure di competenza delle IF.	X	X	

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
norme, il macchinista dovrà utilizzare il modulo M.40a), compilandolo come un dispaccio ed aggiungendo, in caso di trasmissione dello stesso, al numero progressivo del modulo il previsto numero saltuario a due cifre.	1.7. Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.	Procedure di interfaccia, di competenza del GI.			
5. Ciascun posto telefonico è dotato di moduli M100b), per il personale del Movimento e , se posto su linea elettrificata, di moduli I.E.6.03 per quello dell'elettrificazione.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
6. Il modulo M100b), da usare per tutte le comunicazioni che debbono essere registrate, è costituito da un protocollo sul quale i fonogrammi devono essere trascritti uno di seguito all'altro, senza lasciare righe in bianco e numerati con numero progressivo e saltuario.		Vale quanto previsto per il precedente comma 5.			
7. Il modulo I.E.6.03, da usare nei rapporti con il posto pilota T.E. per la richiesta di togliere o ridare tensione alla linea di contatto e per la conferma che la tensione è stata tolta, è costituito da un blocco di tagliandi numerati staccabili e relative matrici, da compilare a decalco. Ciascun modulo deve essere usato per una sola comunicazione. Il numero del tagliando riportato in alto a sinistra è il numero del fonogramma. Il modulo I.E.6.03 può essere anche recapitato a mano, avvalendosi del tagliando del modulo stesso come ricevuta.		Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		
8. In Allegato 8 sono riportati in fac-simile i moduli M.40a), M100b) e I.E.6.03.		Vale quanto previsto per il precedente comma 5.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Modalità di trasmissione dei fonogrammi Tutti i fonogrammi devono essere scritti usando penna a sfera e devono essere fatti precedere dalla data. Ciascun fonogramma, oltre alle indicazioni dello stampato deve contenere nell'ordine: - il numero del fonogramma in partenza; - l'agente o l'ufficio destinatario; - il posto telefonico da cui viene trasmesso; - il testo; - il profilo, il cognome e il nome del trasmittente e quelli del ricevente. I fonogrammi da trasmettere, dopo essere stati scritti sul relativo modulo, devono essere letti con voce chiara, scandendo bene le parole. Il numero dei treni deve essere trasmesso cifra per cifra isolatamente. Il ricevente, ultimata la trascrizione, ripeterà per intero il fonogramma e alla fine indicherà il proprio profilo, cognome e nome, l'ora della ricezione e il numero che il fonogramma assume nel modulo del proprio posto. Il trasmittente riporterà sul proprio modulo tali indicazioni, senza le quali il fonogramma deve essere considerato come non trasmesso (1). (1) Norme più dettagliate per la trasmissione, il ricevimento e la trascrizione dei fonogrammi sono contenute nelle "Avvertenze" riportate sulla copertina del protocollo.		Vale quanto previsto per il precedente comma 7.			
Allegato 3 Piano di elettrificazione e piano schematico T.E. Figure del piano schematico T.E. e del piano di elettrificazione.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
Allegato 4 Elenco del personale del movimento abilitato alla manovra dei sezionatori aerei Facsimile di Elenco		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
Allegato 5 Verbale di consegna dei sezionatori aerei		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Modulo di verbale di consegna dei sezionatori aerei					
ALLEGATO 6 Modalità per la manovra dei sezionatori aerei					
I - Manovra dal quadro di comando Apertura a) accertare lo stato di chiuso del sezionatore (lampada rossa accesa e lampada verde spenta); b) rimuovere il dispositivo di bloccaggio o protezione dal manipolatore di manovra; c) agire sul manipolatore "APRE"; d) verificare l'avvenuta apertura del sezionatore, controllando l'accensione della lampada verde e lo spegnimento della lampada rossa; e) applicare i dispositivi di bloccaggio o protezione al manipolatore di manovra. Chiusura a) accertare lo stato di aperto del sezionatore (lampada verde accesa e lampada rossa spenta); b) rimuovere il dispositivo di bloccaggio o protezione dal manipolatore di manovra; c) agire sul manipolatore "CHIUDE"; d) verificare l'avvenuta chiusura del sezionatore, controllando l'accensione della lampada rossa e lo spegnimento della lampada verde; e) applicare i dispositivi di bloccaggio o protezione al manipolatore di manovra. II – Manovra manuale Apertura a) aprire lo sportello della cassa di manovra, rimuovendo l'apposito dispositivo di sicurezza (lucchetto) ed agendo sulla serratura con l'apposita chiave a "T"; b) inserire la chiave a "T" nella serratura "APRE"; c) ruotare in senso antiorario, con la stessa chiave a "T", il dispositivo di sgancio, fino a provocarne la		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
manovra; d) assicurarsi visivamente dell'effettiva chiusura del sezionatore; e) estrarre la chiave a "T" nella serratura "APRE"; chiudere lo sportello della cassa di manovra, agendo sulla serratura con l'apposita chiave a "T", ed applicare il dispositivo di sicurezza; Chiusura a) aprire il portello della cassa di manovra, rimuovendo l'apposito dispositivo di sicurezza (lucchetto) ed agendo sulla serratura con l'apposita chiave a "T"; b) inserire la leva a ginocchio, collegata all'interno del portello, sull'apposito perno di manovra, avendo cura di realizzare l'incastro fra asola della leva e spina del perno; c) ruotare la leva a ginocchio in senso antiorario fino a provocarne l'arresto per fine corsa; d) rimuovere la leva a ginocchio, e riporla nell'apposita sede all'interno del portello; e) assicurarsi visivamente dell'effettiva chiusura del sezionatore; chiudere il portello della cassa e applicare il dispositivo di sicurezza.					
SEZIONATORI AEREI CON ARGANO A MANOVRA ESCLUSIVAMENTE MANUALE Apertura a) introdurre la chiave con scritta "APRE" nell'apposita toppa "A" dell'argano e farla ruotare di un quarto di giro nel senso orario; b) innestare nell'apposita sede la manovella asportabile e farla ruotare nel senso antiorario fino a provocare lo scatto del nottolino di fine manovra, interno all'argano; c) accertare la presenza della bandierina verde		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
all'interno della finestrella ricavata sull'argano ed assicurarsi visivamente della effettiva apertura del sezionatore; d) ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la chiave con scritta "CHIUDE" ed estrarla dalla toppa "C"; e) asportare la manovella di manovra. Chiusura a) introdurre la chiave con scritta "CHIUDE" nell'apposita toppa "C" dell'argano e farla ruotare di un quarto di giro nel senso orario; b) innestare nell'apposita sede la manovella asportabile e farla ruotare nel senso orario fino a provocare lo scatto del nottolino di fine manovra, interno all'argano; c) accertare la presenza della bandierina rossa all'interno della finestrella ricavata sull'argano ed assicurarsi visivamente della effettiva chiusura del sezionatore; d) ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la chiave con scritta "APRE" ed estrarla dalla toppa "A"; e) asportare la manovella di manovra.					
COMMUTATORI Apertura a) introdurre la chiave con scritta "APRE" nell'apposita toppa "A" dell'argano e farla ruotare di un quarto di giro nel senso orario; b) innestare nell'apposita sede la manovella asportabile e farla ruotare nel senso antiorario fino a provocare lo scatto del nottolino di fine manovra, interno all'argano; c) accertare la presenza della bandierina verde		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principali modificati
all'interno della finestrella ricavata sull'argano ed assicurarsi visivamente della effettiva apertura del sezionatore; d) ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la chiave con scritta "CHIUDE" ed estrarla dalla toppa "C"; e) asportare la manovella di manovra. Chiusura a) introdurre la chiave con scritta "CHIUDE" nell'apposita toppa "C" dell'argano e farla ruotare di un quarto di giro nel senso orario; b) innestare nell'apposita sede la manovella asportabile e farla ruotare nel senso orario fino a provocare lo scatto del nottolino di fine manovra, interno all'argano; c) accertare la presenza della bandierina rossa all'interno della finestrella ricavata sull'argano ed assicurarsi visivamente della effettiva chiusura del sezionatore; d) ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la chiave con scritta "APRE" ed estrarla dalla toppa "A" e) asportare la manovella di manovra.					
Allegato 7 Parti fondamentali della linea aerea di contatto Figure della linea di contatto		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
Allegato 8 Moduli M40a), M100b) e I.E.6.03 Facsimili moduli		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
Allegato 9 Formule da usare nei dispacci					
Disalimentazione e rialimentazione linee (1) Formula n. 1 (ordine): Per disalimentazione linea aerea di contatto, non inviate mezzi elettrici con pantografi in presa nella zona		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
elettrica..... specificare il colore.... della stazione di (oppure su... binari..... (pari o dispari)..... tra e.....). (2) Formula n. 2 (inteso): Inteso divieto di inoltro mezzi elettrici con pantografi in presa nella zona elettrica specificarne il colore.... della stazione di (oppure : su.. binari..... (pari e/o dispari) tra e). (3) Formula n. 3 (Nulla osta): Nulla osta alla ripresa della circolazione dei mezzi elettrici con pantografi in presa nella zona elettrica specificarne il colore.... della stazione di (oppure : su.. binari..... (pari e/o dispari) tra e).					
Manovra dei sezionatori aerei Apertura Formula n° 4 (Richiesta): Aprite i sezionatori aerei n. Formula n° 5 (Conferma): Al vostro N. aperti nell'ordine i sezionatori aerei n. Chiusura Formula n° 6 (Richiesta): Chiudete nell'ordine i sezionatori aerei n. Formula n° 7 (Conferma): Al vostro N. chiusi nell'ordine i sezionatori aerei n.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
Commutazione telecomando incluso / escluso Passaggio da telecomando incluso a telecomando escluso Formula n° 8 (Richiesta): Passate commutatore del telecomando T.E. da posizione di telecomando incluso a posizione di telecomando escluso e confermate. Formula n° 9 (Conferma): Al vostro N. confermo Passaggio commutatore del telecomando T.E. da posizione di telecomando incluso a		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
posizione di telecomando escluso Passaggio da telecomando escluso a telecomando incluso Formula n° 10 (Richiesta): Passate commutatore del telecomando T.E. da posizione di telecomando escluso a posizione di telecomando incluso e confermate. Formula n° 11 (Conferma): Al vostro N. confermo Passaggio commutatore del telecomando T.E. da posizione di telecomando escluso a posizione di telecomando incluso.					
Abbassamento pantografi Formula n° 12 (Richiesta): <i>Prescrivete ai treni circolanti su... binari....(pari o dispari).... di percorrere a pantografi abbassati il tratto di metri..... compreso tra i portali.... (I-II e/o III-IV) ... della stazione di lato..... Portale I ubicato a metri dopo il segnale di protezione lato Portale III ubicato a metri dopo il segnale di partenza lato<</i> <i>Non sono esposti i segnali di abbassamento pantografi.</i> Formula n° 13 (Conferma): Confermo che i treni circolanti su binari(pari e/o disparisaranno avvisati di percorrere a pantografi abbassati il tratto di metri compreso tra i portali (I-II e/o III-IV) della stazione di lato..... . Formula n° 14 (Cessazione) Dalle ore cessa prescrizione abbassamento pantografi fra i portali lato di cui al n° in data..... .		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
Necessità di togliere tensione alla linea di contatto Formula n.15 (Richiesta) <i>Togliete tensione sulla linea di contatto dei..binari (pari e/o dispari) tra e (oppure: della zona elettrica (specificarne il colore) della stazione di; oppure ancora: della stazione di).</i> Formula n. 16 (Conferma)		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
Al N. tolta tensione sulla linea di contatto dei..binari(pari e/o dispari)tra e (oppure: della zona elettrica (specificarne il colore) della stazione di; oppure ancora: della stazione di), che non ridarò se non dopo vostro ordine. Formula n. 17 (Elenco autorizzazioni) Rilasciata autorizzazione agli agenti (cognome, nome e profilo) Formula n. 18 (Rialimentazione)					
Al N. potete ridare tensione sulla linea di contatto de ...binari (pari e/o dispari) tra e (oppure: della zona elettrica (specificarne il colore) della stazione di; oppure ancora: della stazione di).		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
Allegato 10 Norme per la prevenzione degli infortuni 1. Tutto il personale interessato deve osservare le norme per la prevenzione degli infortuni sulle linee elettrificate, anche quando l'esercizio con trazione elettrica è temporaneamente sospeso.		Aspetti antinfortunistici di competenza del GI.	X		
2. Nei periodi in cui la linea di contatto dei binari di scalo elettrificati adibiti al carico e allo scarico delle merci è alimentata (commutatore chiuso) vanno tenuti esposti gli appositi cartelli monitori con le modalità stabilite dalle Unità Centrali interessate.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
Appendice Sezionatori aerei con argano a manovra esclusivamente manuale Organi di comando 1. L'argano a manovra manuale è azionato con una manovella asportabile a doppia impugnatura e viene bloccato, nella posizione corrispondente a quella di chiusura o apertura del sezionatore, a mezzo di speciali chiavi di tipo Yale a diversa sagomatura, dette chiavi di		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
manovra, contraddistinte dal numero (o sigla) del sezionatore a cui si riferiscono e dalla scritta "APRE" o "CHIUDE".					
Manovra degli argani a manovra manuale 2. Le operazioni da effettuare per manovrare i sezionatori aerei provvisti di argano a manovra manuale sono i seguenti: Apertura a)introdurre la chiave con la scritta "APRE" nell'apposita toppa "A" dell'argano e farla ruotare di un quarto di giro in senso orario; b)innestare nell'apposita sede la manovella asportabile e farla ruotare nel senso antiorario fino a provocarne lo scatto del nottolino di fine manovra, interno all'argano; c)accertare la presenza della bandierina verde all'interno della finestrella ricavata sull'argano ed assicurarsi visivamente della effettiva apertura del sezionatore; d)ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la chiave con scritta "CHIUDE" ed estrarla dalla toppa "C"; e)asportare la manovella di manovra. Chiusura a)introdurre la chiave con la scritta "CHIUDE" nell'apposita toppa "C" dell'argano e farla ruotare di un quarto di giro nel senso orario; b)innestare nell'apposita sede la manovella asportabile e farla ruotare nel senso orario fino a provocarne lo scatto del nottolino di fine manovra, interno all'argano; c)accertare la presenza della bandierina rossa all'interno della finestrella ricavata sull'argano ed assicurarsi visivamente della effettiva chiusura del sezionatore;		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

NEITE	Nuovo RCT	Osservazioni	GI	IF	Principi modificati
d) ruotare di un quarto di giro in senso antiorario la chiave con scritta "APRE" ed estrarla dalla toppa "A"; e) asportare la manovella di manovra.					
Norme di esercizio 3. Per i sezionatori dotati di argano a manovra esclusivamente manuale si applicano le norme del Capitolo III, ad eccezione dei commi 5,6,7 e 8 dell'art. 13, in quanto non pertinenti.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			