

TABELLA: delle corrispondenze tra le Disposizioni per l'Esercizio delle linee banalizzate (DELB) e nuovo Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT), delle Osservazioni, delle competenze dei Gestori Infrastrutture (GI) e delle Imprese Ferroviarie (IF) e dei principi normativi modificati con il nuovo RCT.

Il nuovo RCT non regolamenta contesti di esercizio in via di dismissione, obsoleti o al di fuori dei binari utilizzati per la circolazione dei treni, come ad esempio: le linee con il controllo degli incroci (comprese quelle a Dirigenza Unica), le linee con il blocco telefonico, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i 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.

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>Art. 1 DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALLA LINEA, AI PdS ED ALLA CIRCOLAZIONE. 1. La normativa vigente (artt. 2/2 e 19/4 RCT, artt. 14/2 e 36/4 IPCL) consente che, su determinate linee (o tratti di linea) a doppio binario dotate di "speciali attrezzature", possano essere impartite disposizioni particolari per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di circolazione (linee banalizzate). Le presenti Disposizioni disciplinano l'esercizio delle linee dotate di tali speciali attrezzature e, salvo quanto non diversamente specificato nel testo, le norme in esse contenute sono valide sia sulle linee con Blocco elettrico automatico (BA) che con blocco conta assi (B.ca). Per le situazioni non previste nelle presenti Disposizioni e nelle norme di dettaglio, dovranno essere adottate le norme regolamentari comuni. Per quanto riguarda il personale dei treni è previsto un apposito estratto delle presenti Disposizioni.</p>	<p>2.9 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.</p>	<p>Introdotta il principio che le linee sono tutte banalizzate, salvo alcune di esse sulle quali i treni sul binario illegale circolano solo in casi eccezionali.</p> <p>Aspetti organizzativi di competenza del GI.</p>	X		X

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>2. Per particolari tratti di linea banalizzati (tratti antenna, interconnessioni, ecc.), l'Unità centrale competente può impartire deroghe alle norme delle presenti Disposizioni.</p>		<p>Non sono ammesse deroghe da parte di RFI.</p>			<p>X</p>
<p>3. Ai fini delle presenti Disposizioni con il termine Posto di Servizio (PdS) s'intendono le stazioni, i posti di movimento, i posti di comunicazione ed i bivi dotati di attrezzature per la circolazione dei treni sul binario di destra. Si definiscono PdS di tipo "A" quelli stabiliti dall'Unità centrale competente, attrezzati con dispositivi per l'esclusione dalla circolazione di un binario e dotati di organi per la richiesta e concessione del relativo consenso. Si definiscono PdS di tipo "B" quelli stabiliti dall'Unità centrale competente non dotati di organi per la richiesta e concessione del relativo consenso.</p> <p>Salvo quanto diversamente precisato nel testo, le norme contenute nel presente art. 1 valgono sia per i PdS definiti di tipo "A" sia per i PdS definiti di tipo "B". I PdS di tipo "A" sono previsti solo sulle linee a dirigenza locale se già realizzati, mentre i PdS di tipo "B" sono previsti sulle linee telecomandate e su quelle a dirigenza locale di nuova realizzazione. Sulle linee con B.ca i PdS sono sempre di tipo "B".</p>	<p>2.11 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono atte al distanziamento dei treni e sono delimitate da segnali di protezione.</p> <p>2.12 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: nelle quali possono svolgersi incroci, precedenze, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), della linea percorsa e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate anche posti di movimento; - <i>bivi</i>: nei quali si diramano più linee; - <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario; - <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al solo distanziamento dei treni. 	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>4. Le speciali attrezzature, di cui al precedente comma 1 sono le seguenti: a) dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario (1);</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei rotabili ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>b) BA oppure B.ca, con dispositivo dotato di organi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del blocco su ciascun binario, e cioè per la istituzione della circolazione a destra (2) o per il ripristino, sullo stesso binario, della circolazione a sinistra (2)(3);</p> <p>c) impianti di sicurezza che permettono la formazione di itinerari da e per il binario di destra, e segnalamento per la circolazione a destra;</p> <p>d) segnalamento di linea per la circolazione a destra.</p> <p>Gli organi di comando e di soccorso, nonché le segnalazioni di controllo, per l'esclusione dalla circolazione di ciascun binario, per la istituzione della circolazione a destra e per il ripristino della circolazione a sinistra, debbono essere descritti nelle istruzioni di dettaglio.</p>	<p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei rotabili. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>				
<p>5. In relazione alle caratteristiche d'impianto di cui al comma 4/c, fanno eccezione:</p> <p>a) le stazioni ove è previsto, per la circolazione a destra, un segnalamento così realizzato:</p> <p>– <i>per le partenze</i>: un apposito segnale imperativo di blocco posto a destra, al di là dello scambio estremo di stazione, non collegato con l'itinerario di partenza verso il binario di destra;</p> <p><i>(1) Un binario escluso dalla circolazione per mezzo di tale dispositivo è detto, più brevemente, "fuori servizio".</i></p> <p><i>(2) La direzione "destra" e "sinistra" è</i></p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p><i>sempre in relazione con la direzione di corsa del treno.</i></p> <p><i>(3) Possono fare eccezione i dispositivi già esistenti su alcune linee, i quali realizzano automaticamente il ripristino del blocco per il senso di circolazione a sinistra, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.</i></p> <p><i>– per gli arrivi: un segnale di protezione, che non può essere disposto a via libera, preceduto da avviso e provvisto di segnale di avanzamento (i treni vengono sempre fatti avanzare con segnale di avanzamento);</i></p> <p><i>b) le stazioni ove sono completamente realizzate, per la circolazione a destra, solo le condizioni per la formazione degli itinerari relativi ad alcuni binari. Gli arrivi e le partenze da e per il binario di destra, e non relativi ai suddetti binari, avvengono sempre con i segnali di protezione e di partenza disposti a via impedita (i treni in arrivo vengono sempre fatti avanzare con segnale di avanzamento).</i></p> <p><i>Le stazioni dotate del segnale imperativo di blocco di cui al punto a) - primo alinea - sono esplicitamente indicate con l'apposito simbolo (art. 3 PGOS) posto nelle fiancate principali di destra dell'Orario di servizio, nel senso dei treni interessati.</i></p>					
<p>6. Quando nel tratto di linea compreso tra due stazioni esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di protezione della</p>	<p>7.28 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco".</p> <p>7.29 L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>stazione successiva. Una sezione di blocco può essere anche delimitata, da uno o da entrambi i lati, dai segnali di altri posti di servizio (bivio, posto di comunicazione, posto di movimento). Se nel tratto di linea compreso tra due posti di servizio esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali di blocco intermedi. Fra due PdS consecutivi, sulle linee esercitate con B.ca non possono esistere più di due PBI. Sulle linee con BA le sezioni possono essere protette da segnali concatenati o da segnali di 1ª categoria preceduti da segnali di avviso isolato. Sulle linee con B.ca, salvo casi particolari, le sezioni sono protette da segnali di 1ª categoria precedute da segnali di avviso.</p>	<p>fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>7.30 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE consecutivi non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco.</p>				
<p>7. La segnaletica di linea è ubicata a sinistra per i treni circolanti sul binario di sinistra rispetto al loro senso di circolazione ed a destra per i treni circolanti sul binario di destra; sia in linea che nei PdS, i segnali si differenziano, in relazione alla posizione rispetto al binario cui comandano, per la forma della vela che è circolare, se i segnali sono ubicati a sinistra del binario a cui comandano e quadrata, se ubicati a destra (4). Tutti i segnali di avviso, protezione e partenza dei PdS sono sempre accesi fatta eccezione per l'eventuale segnale di avviso accoppiato al segnale imperativo di blocco. Nelle stazioni, indicate con apposito simbolo nell'orario, dotate del segnale</p>	<p>2.6 Per comunicare al treno informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione sull'infrastruttura sono installati i segnali fissi e i dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida del treno.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>	<p>L'ubicazione dei segnali è disciplinata dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>imperativo di blocco di cui al precedente comma 5/a, le partenze per il binario di destra avvengono sempre con i segnali di partenza disposti a via impedita.</p> <p>Le stazioni dotate di tale segnale devono essere presenziate da DM qualora i treni debbano circolare sul binario di destra. In partenza da tali stazioni non è ammessa la marcia parallela, salvo casi particolari autorizzati dall'Unità centrale competente.</p> <p>Il segnale imperativo di blocco è normalmente spento e si accende quando la circolazione viene esclusa sul binario attiguo, mediante l'apposito dispositivo o, nel caso in cui tale dispositivo non sia richiesto dall'apparato per l'uso promiscuo del binario attiguo in entrambi i sensi, anche quando viene orientato il senso di circolazione a destra sul binario interessato.</p> <p>In linea, i segnali permissivi di BA e dei PBI aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) e i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali permissivi di BA e dei PBI ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di effettivo orientamento del blocco (5).</p> <p><i>(4) Tale differenza non sussiste per i segnali in galleria, che non sono muniti di vela.</i></p> <p><i>(5) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su alcune linee con BA, in cui i segnali permissivi di BA che comandano al</i></p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p><i>binario di sinistra, sono sempre accesi, qualunque sia il senso in cui è orientato il BA, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.</i></p>					
<p>8. Numerazione dei segnali di blocco <i>Linee con BA</i> I segnali di blocco automatico, sia dei PdS che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari. I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'Orario di servizio. I PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBA dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d". Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti sul binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltrò. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente un itinerario per il binario di destra, viene riportata l'indicazione del PBA protetto su tale binario. In particolari situazioni impiantistiche (segnale di partenza esterno munito della relativa tabella, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Sulla medesima tabella recante la lettera maiuscola "P" dei segnali</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>di blocco permissivi, viene riportato il numero del PBA e la relativa progressiva chilometrica. Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").</p> <p><i>Linee con B.ca</i></p> <p>I segnali di blocco del B.ca, sia dei PdS che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari. I numeri dei posti di blocco conta-assi (PB e PBI) vengono riportati nell'Orario di servizio. I PBI relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBI dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d". Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei posti di blocco protetti sul binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente un itinerario per il binario di destra, viene riportata l'indicazione del posto di blocco protetto su tale binario.</p> <p>In particolari situazioni impiantistiche (segnale di partenza esterno munito di relativa tabella, consistente numero di linee</p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
diramate), tale tabella può essere omessa. I segnali di PBI devono essere muniti di una tabella a fondo bianco indicante, con carattere di colore nero, il numero del PBI (PBI n°).					
9. Le linee banalizzate possono essere attrezzate con sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT).	2.7 Per assicurare la circolazione dei treni in sicurezza sull'infrastruttura è installato il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.	Tutte le linee devono essere attrezzate con sistemi di protezione.			X
10. Le linee con BA, salvo casi particolari, sono attrezzate con BA a correnti codificate, atto a consentire la ripetizione dei segnali in macchina sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra.		Vale quanto previsto per il precedente comma 9.			
11. La circolazione unidirezionale - o marcia parallela - su entrambi i binari, dei treni che utilizzano il blocco orientato nel medesimo senso sui due binari della linea, è ammessa alle seguenti condizioni: <ul style="list-style-type: none"> • le linee esercitate con BA, salvo casi particolari, devono essere attrezzate con le apparecchiature di cui al precedente comma 9, o almeno con quelle di cui al comma 10 sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra; • le linee esercitate con B.ca devono essere attrezzate con le apparecchiature di controllo della marcia dei treni di cui al precedente comma 9 sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra; • i mezzi di trazione utilizzati sulle predette linee devono essere equipaggiati con le 	2.9 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale. 4.19 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1., escluso il tratto dall'avvio del treno fino al ricevimento a bordo dei dati relativi all'infrastruttura necessari ad attivare la protezione che deve essere percorso non superando la velocità di 50 km/h. 3.2 Un rotabile dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito di: <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del freno; - sottosistema di bordo per la segnalazione in 	Tutti i treni devono essere attrezzati con sistemi di protezione. Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		X

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>apparecchiature di bordo relative alle attrezzature di cui ai precedenti commi 9 e/o 10 sulle linee con BA e con quelle di cui al comma 9. Sulle linee con B.ca. L'adozione della circolazione unidirezionale - o marcia parallela - è subordinata a specifica autorizzazione delle Unità periferiche interessate. L'Unità centrale competente, sulle linee con BA, per soddisfare situazioni particolari di circolazione e se le caratteristiche di esercizio sono di tipo semplificato, (tratti molto brevi, assenza segnali permissivi) può autorizzare la circolazione unidirezionale - o marcia parallela - dei treni anche in assenza delle predette apparecchiature, fermo restando le altre condizioni precedentemente stabilite. I treni che dovessero essere messi in circolazione privi di apparecchiature di cui ai commi 9 e/o 10 devono essere tempestivamente notificati al DCO o al DC (al DM in caso di mancanza del DC). Qualora, un treno per guasto verificatosi durante la corsa, non possa utilizzare le apparecchiature di cui ai commi 9 e/o 10, il personale di condotta deve dare avviso scritto al DCO oppure al DC (DM in caso di assenza del DC) utilizzando il telefono terra - treno se disponibile; in caso contrario, per emettere tale avviso, deve fermare al primo posto di servizio sulle linee telecomandate oppure alla prima località di servizio presenziata sulle linee a dirigenza locale. Sulle linee ove previsto, il predetto avviso potrà essere</p>	<p>cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione e registrazione della velocità istantanea del rotabile; - sistema di registrazione degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di comunicazione via radio terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche. <p>11.1 Un treno non può partire dalla località di origine corsa con il SSB del sistema di protezione della marcia guasto.</p>				

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>dato con comunicazione verbale registrata.</p> <p>Sulle linee con BA, quando il blocco è regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, se non fosse possibile utilizzare le attrezzature di cui ai commi 9 e/o 10 per guasto o per assenza di tale attrezzatura, il treno può essere inviato in circolazione parallela, solo se inoltrato sul binario di sinistra. Sulle linee con B.ca, quando il blocco è regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, se non fosse possibile utilizzare le attrezzature di cui al comma 9, la circolazione unidirezionale dei treni - o marcia parallela - non è ammessa.</p> <p>Nel caso di istituzione del blocco telefonico sul binario di destra, non è consentita la circolazione parallela per quel senso di marcia. In tutti i casi in cui i treni vengano distanziati con il blocco telefonico, nei relativi dispacci deve essere sempre specificato il binario di inoltra (di sinistra o di destra).</p>					
<p>11 bis. Sulle linee ove non è consentita la marcia parallela non è ammesso, salvo il caso di cui ai successivi art. 2 commi 14 e 15, art. 3 commi 14 e 15 e art. 4 commi 27 e 28, inoltrare i treni nel senso di circolazione a destra se non è stato prima interrotto il binario di sinistra.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 11.</p>			
<p>11 ter. La contemporanea circolazione con il blocco orientato nel senso di destra su entrambi i binari è consentita solo nei casi espressamente autorizzati dall'Unità</p>	<p>2.9 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 11.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
centrale competente.	binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.				
<p>12. I PL a barriere complete azionate sia automaticamente che non automaticamente sono protetti da segnali fissi sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra (6). I posti di custodia dei PL sono informati della esclusione dalla circolazione di un binario e della successiva riattivazione attraverso apposita segnalazione ottica ed acustica. La richiesta di consenso di chiusura dei PL e la trasmissione delle relative conferme elettriche, da parte dei posti di custodia dei PL stessi, sono distinte per binario. Sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra, qualora un segnale di PdS che protegge PL manovrati da un posto di linea, non possa essere disposto a via libera (o qualora la partenza avvenga da binario sprovvisto di segnale di partenza) devono essere applicate le norme previste dalla IEPL.</p>	<p>2.5 Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade e una o più linee ferroviarie.</p> <p>4.22 I Passaggi a Livello (PL) devono essere impegnati dai treni con i dispositivi che inibiscono il passaggio del traffico lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) attivi.</p> <p>4.23 I PL devono essere sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento, collegati al sistema di segnalamento, nelle situazioni di esercizio quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraversamento costituito da più di due binari; - tortuosità del tracciato stradale.; - composizione e volume del traffico stradale; - spazio fra le barriere e i binari tale da consentire l'indebita presenza di veicoli stradali o altri ingombri non ferroviari all'interno dell'attraversamento stesso, anche con le barriere correttamente chiuse. <p>14.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il passaggio del traffico lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non possono essere attivati, i PL possono essere impegnati dai treni o dalle manovre solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino la medesima efficacia dei dispositivi non attivabili.</p>	Vale quanto previsto per il precedente comma 11.			
<p>13. Nei PdS presenziati sulle linee con DCO, nei bivi e nei PdS presenziati, questi ultimi da DM, sulle linee a dirigenza locale, per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti alla circolazione devono</p>	<p>4.31 L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito</p>	Vale quanto previsto per il precedente comma 11.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>essere in ogni caso (linea con o senza DCO) osservate le norme di cui all'art. 18/2 RCT (il dispositivo di esclusione è uno dei dispositivi atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto). Nei PdS telecomandati non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.</p>	<p>l'inoltro dei treni e delle manovre;</p> <p>b) la eventuale circolazione o sosta di rotabili sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che i rotabili in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la circolazione dei rotabili e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>La successiva riutilizzazione del tratto di binario per la circolazione dei treni o delle manovre deve essere preceduta da una verifica concernente la libertà del binario da ostacoli o rotabili e il ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				
<p>14. Oltre alla normale attrezzatura telefonica, relativa al binario di sinistra, esiste attrezzatura telefonica anche in corrispondenza dei segnali ubicati sul binario di destra (7). Eventuali attrezzature particolari e le norme per il loro impiego sono descritte nelle istruzioni di dettaglio.</p> <p>(6) Nelle stazioni di cui al comma 5/a tale protezione è realizzata, per la circolazione sul binario di destra, con i segnali imperativi di blocco.</p> <p>(7) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su alcune linee, in cui tale</p>	<p>2.8 Per consentire la comunicazione telefonica con i treni sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno". Su determinate linee è possibile inviare contemporaneamente a uno o più treni una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 11.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>attrezzatura è ubicata, presso ciascun segnale di protezione, sul solo binario di sinistra secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.</p>					
<p>15. Le linee banalizzate devono essere riportate nell'Orario di servizio specificando se è consentita la marcia parallela di cui al precedente comma 11. Nelle fiancate principali dell'Orario di servizio devono essere riportate le indicazioni riguardanti anche il binario di destra per ciascun senso di marcia.</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 11.</p>			
<p>16. L'inoltro di treni sul binario di destra con segnale a via libera non comporta alcun avviso ai treni medesimi. I DM dovranno indicare nella colonna "Annotazioni" del modulo M. 42, in corrispondenza dei treni ricevuti o fatti partire sul binario di destra, le seguenti annotazioni: "Da destra" o "A destra". I Dirigenti Centrali dovranno compilare il grafico reale, contraddistinguendo la traccia dei treni, nei tratti percorsi sul binario di destra, con l'apposito segno stabilito per la circolazione sul binario illegale. La circolazione dei treni sul binario di destra viene contraddistinta con apposito segno anche nei casi in cui, su talune linee esercitate con DC o con DCO viene utilizzato, in sostituzione del suddetto grafico manuale, un sistema di stampa automatico.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 11.</p>			
<p>PRESCRIZIONI - RALLENTAMENTI -</p>	<p>4.8 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le</p>	<p>Procedure, comprese quelle di</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>ABBASSAMENTO ARCHETTI - TRATTI NEUTRI - INDICATORI DI VELOCITÀ MASSIMA</p> <p>17. Sulle linee banalizzate, tutti i treni, con l'eccezione nel seguito indicata, devono essere in possesso delle prescrizioni sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra. Tutte le prescrizioni sono valide sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra, se non è diversamente precisato nei relativi moduli. Tale precisazione, se occorrente, compete a chi dispone l'emissione di una prescrizione, e va riportata nel modulo sotto la forma: " <i>Se istradati sul binario di sinistra</i>" o " <i>Se istradati sul binario di destra</i>".</p> <p>Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti a sinistra, o perché circolanti a destra) le prescrizioni di carattere accidentale afferenti ai tratti fino al PdS attiguo a quello ove la prescrizione è notificata; in tal caso non occorre nel modulo di prescrizione la precisazione di cui al precedente capoverso.</p>	<p>linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate.</p> <p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p>	<p>interfaccia, di competenza del GI.</p>			
<p>18. Sulle linee banalizzate in nessun caso i rallentamenti potranno essere compresi in orario. Per l'individuazione dei rallentamenti nei moduli di avviso di attivazione, cessazione e spostamento nonché in quelli di notifica possono essere indicati in luogo delle stazioni gli altri posti di servizio (PC, PM e Bivi) che delimitano la tratta soggetta a rallentamento. I rallentamenti devono essere segnalati sul terreno su ciascun binario interessato in entrambi i sensi di</p>	<p>12.7 Quando la notifica e la segnalazione dei rallentamenti non venga effettuata attraverso il sistema di segnalamento, essi devono essere notificati ai treni con prescrizione di movimento e segnalati sul terreno.</p> <p>12.8 La notifica dei rallentamenti ai treni interessati con prescrizione di movimento deve essere fatta comunicando ad ogni singolo treno e per singolo rallentamento tutte le istruzioni, gli elementi e i dati necessari al suo corretto rispetto.</p> <p>12.9 La segnalazione sul terreno dei rallentamenti deve essere fatta secondo quanto previsto nel Regolamento</p>	<p>Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
circolazione, secondo le disposizioni stabilite nei punti seguenti.	sui Segnali.				
<p>STAZIONI, POSTI DI MOVIMENTO E POSTI DI COMUNICAZIONE.</p> <p>19. Quando, nel tratto compreso tra i segnali di avviso e di inizio di rallentamento, è ubicata una comunicazione che consenta di istradare sul binario soggetto a rallentamento i treni provenienti dall'altro binario, il segnale di avviso deve essere esposto su entrambi i binari (All. 1 - fig. A). In tal caso, se il segnale di avviso di rallentamento, posto su un determinato binario, si riferisce ad un rallentamento interessante soltanto il binario medesimo, esso deve essere integrato con una freccia verticale a vernice rifrangente orientata verso l'alto.</p> <p>Se invece il segnale di avviso di rallentamento, posto su un determinato binario, si riferisce ad un rallentamento interessante soltanto l'altro binario, esso deve essere integrato con una freccia orizzontale a vernice rifrangente orientata verso quest'ultimo binario. In quest'ultimo caso, il segnale di avviso di rallentamento deve essere ubicato a valle del segnale di avviso che fornisce l'indicazione di itinerario deviato e può essere posto a distanza ridotta dal segnale di inizio rallentamento con un minimo di 1000 metri. Per i rallentamenti ubicati a cavallo di uno scambio e che quindi sono impegnati da alcuni treni solo per il tratto che inizia in corrispondenza dello scambio stesso, deve</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 18.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>essere previsto un secondo segnale d'inizio, ubicato all'altezza dello scambio medesimo, al lato del binario interessato al rallentamento (All. 1 - fig. B). Pertanto, quando il rallentamento si trova a cavallo di uno scambio di comunicazione fra un binario e l'altro, i treni provenienti dal binario interessato dal rallentamento incontreranno un secondo segnale d'inizio che per essi significa il proseguimento del rallentamento. Di tale situazione occorre fare esplicita annotazione sui modd. L. 65, L. 65a, M. 50, M. 50a ed M. 3. Non è previsto un segnale di fine rallentamento per i treni che, istradati da un binario all'altro, lasciano all'altezza dello scambio il binario soggetto a rallentamento. Il personale di condotta, in tal caso, deve trarre norma dal mod. M. 3 e considerare come punto di fine rallentamento la traversa limite del deviatoio che determina l'immissione del treno sul binario attiguo.</p>					
<p>20. I rallentamenti interessanti ambedue i binari, per i quali tra i segnali di avviso ed inizio di rallentamento ricade una comunicazione, dovranno avere identiche caratteristiche di estensione e velocità. Per essi verranno utilizzati i normali segnali senza sussidio di frecce (All.1 - figg. C e D).</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			
<p>BIVI 21. Quando nel tratto compreso fra i segnali di avviso e di inizio del rallentamento è ubicato un deviatoio di bivio incontrato di punta dai treni, il segnale di avviso di rallentamento deve essere integrato da</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>una freccia verticale, a vernice rifrangente, se il rallentamento interessa il binario di corretto tracciato (All. 2 - fig. A). Se invece il rallentamento interessa il binario deviato, il segnale di avviso di rallentamento deve essere sussidiato da una freccia orizzontale, a vernice rifrangente, orientata nel senso corrispondente a quello della deviata (All.2 - fig. B).</p>					
<p>22. Sulle linee banalizzate con velocità massima superiore a 200 Km/h, nei casi analoghi a quelli descritti per le linee con velocità massima non superiore a 200 Km/h, non sarà fatto ricorso al segnale di avviso di rallentamento sussidiato da freccia orizzontale onde evitare che un treno, istradato per il corretto tracciato, incontri un segnale di avviso relativo ad un rallentamento esistente solo sull'altro binario. Nei PdS di tali linee sono, però, previsti appositi dispositivi con il cui azionamento è possibile intervenire sull'aspetto del segnalamento di protezione relativo al percorso deviato e quindi sulla codificazione, in modo da imporre al treno, che deve impegnare il tratto soggetto al rallentamento ubicato sull'altro binario o sul ramo deviato dello scambio di bivio incontrato di punta, una velocità sugli scambi di 30 Km/h in caso di rallentamenti a velocità non inferiore a tale limite. Per i rallentamenti a velocità inferiore a 30 Km/h vengono adottati i provvedimenti di cui ai</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>commi 25 e 29. Oltre agli interventi sugli aspetti dei segnali e sulla codificazione, mediante azionamento dei dispositivi sopra accennati, i segnali di rallentamento devono essere ubicati secondo le disposizioni stabilite nei commi seguenti. In caso di innalzamento del livello massimo di velocità al di sopra di 200 km/h sulle linee esistenti non dotate dei citati dispositivi, verranno impartite disposizioni a cura dell'Unità centrale competente.</p>					
<p>STAZIONI, POSTI DI MOVIMENTO E POSTI DI COMUNICAZIONE</p> <p>23. Rallentamenti con velocità non inferiore a 30 Km/h.</p> <p>Quando l'inizio del rallentamento è posto a distanza inferiore a 1200 metri ma superiore o uguale a 200 metri dalla punta del deviatoio preso di calcio, oltre alla normale segnaletica dovrà essere previsto, in corrispondenza della punta del deviatoio suddetto, anche un segnale di avviso per le provenienze dalla comunicazione. Tale segnale, qualora la suddetta distanza sia inferiore a 1000 metri, sarà del tipo previsto per il caso di distanza di avviso ridotta (vedasi p. 18 bis/a dell'Allegato n. 1 al RS). I due segnali di avviso saranno integrati o meno da una freccia rifrangente verticale, orientata verso l'alto, secondo che l'inizio del rallentamento segua o preceda il successivo deviatoio incontrato di punta (All. 3 - figg. A e B). Qualora l'inizio di rallentamento sia a distanza inferiore a 200 metri dalla punta del deviatoio preso di</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>calcio, non sarà posato il secondo avviso di rallentamento di cui al capoverso precedente, ma si provvederà a porre superiormente al segnale di inizio di rallentamento le cifre indicanti la velocità di rallentamento (vedasi p. 18 bis/b dell'Allegato n.1 al RS) (All. 3 - fig. C).</p> <p>Qualora, infine, il rallentamento abbia inizio in precedenza alla punta del deviatoio preso di calcio, oltre alla normale segnaletica dovrà essere previsto, in corrispondenza della punta del deviatoio, anche un segnale di inizio di rallentamento per le provenienze dalla comunicazione, integrato dalle cifre indicanti la velocità di rallentamento (All. 3 - fig. D).</p> <p>Nei casi di cui alle figure A, B e D dell'Allegato 3, i treni provenienti dal binario interessato dal rallentamento incontreranno due segnali di avviso oppure due di inizio di rallentamento. Di tale situazione occorre fare esplicita annotazione sui modd. L. 65, L. 65a, M. 50, M. 50a ed M.3</p>					
<p>24. Non è previsto per i casi di cui alle figure B e D dell'allegato 3, un segnale di fine rallentamento per i treni che, istradati da un binario all'altro, lasciano, all'altezza dello scambio, il binario soggetto a rallentamento. Il personale di condotta, in tal caso, dovrà comportarsi come previsto all'ultimo capoverso del comma 19.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 18.			
<p>25. Rallentamenti con velocità inferiore a 30 Km/h. Qualora l'inizio di rallentamento sia a distanza inferiore a 1200 metri dalla punta</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 18.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>del deviatoio preso di calcio, si dovrà azionare l'apposito dispositivo che inibisce la manovra della comunicazione da normale a rovescio e, comunque, la disposizione a via libera del segnale per l'itinerario che permetterebbe di istradare, sul binario soggetto a rallentamento, i treni provenienti dall'altro binario.</p>					
<p>26. I rallentamenti interessanti ambedue i binari, per i quali tra i segnali di avviso e di inizio di rallentamento ricade una comunicazione, dovranno avere identiche caratteristiche di estensione e di velocità. Per essi verranno utilizzati i normali segnali senza sussidio di frecce (All. 1 - figg. C e D). In tal caso, dovrà essere azionato il dispositivo che interviene sull'aspetto dei segnali (comma 22) o ne inibisce la disposizione a via libera oppure la formazione degli itinerari deviati (comma 25), secondo che la velocità imposta dal rallentamento sia rispettivamente non inferiore a 30 Km/h o inferiore a 30 Km/h.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			
<p>27. Quando esistono rallentamenti sui binari di corsa di impianti dotati di segnalamento di partenza, i cui segnali di avviso vengono a cadere fra le comunicazioni che immettono sui binari di precedenza, oppure in tutti i casi in cui i treni percorrenti questi ultimi binari non incontrano i segnali di avviso di rallentamento, dovrà essere provveduto a porre in opera, in corrispondenza dei segnali di partenza dei predetti binari di precedenza, un segnale di avviso di rallentamento del tipo a distanza</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
ridotta.					
<p align="center">Bivi</p> <p>28. Rallentamenti con velocità non inferiore a 30 Km/h. Qualora il rallentamento sia sul ramo deviato a distanza inferiore a 1000 metri, ma superiore od uguale a 200 metri dalla traversa limite del deviatoio incontrato di punta, il segnale di avviso di rallentamento dovrà essere ubicato all'altezza della traversa limite. Esso sarà del tipo previsto per il caso di distanza ridotta d'avviso (All. 4 - fig. A). Quando la predetta distanza è inferiore a 200 metri, non sarà posato il segnale di avviso di rallentamento, ma si provvederà a porre superiormente al segnale di inizio di rallentamento le cifre indicanti la velocità di rallentamento (All. 4 - fig. B).</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 18.			
<p>29. Rallentamenti con velocità inferiore a 30 Km/h. Qualora l'inizio del rallentamento venga a cadere ad una distanza inferiore a 1000 metri dalla traversa limite del deviatoio del bivio, si provvederà ad estendere il rallentamento fino ad interessare tutto il deviatoio, compreso il ramo di corretto tracciato. In tal caso non si dovrà intervenire sui dispositivi di cui al comma 22 che modificano l'aspetto dei segnali (All. 4 - fig. C).</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 18.			
<p>29 bis. Rallentamenti sulle interconnessioni che immettono sulle linee esercitate con il Blocco Radio. Sulle interconnessioni che immettono sulle</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 18.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>linee esercitate con il Blocco Radio per la gestione dei rallentamenti devono essere osservate anche le norme previste nelle "Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2".</p>					
<p>30. Per la segnalazione sul terreno di tratti soggetti ad abbassamento archetti e di tratti neutri debbono essere impartite disposizioni a cura delle Unità periferiche interessate.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			
<p>31. Le variazioni di velocità massima relative a ciascuno dei binari devono essere segnalate sul terreno per entrambi i sensi di marcia.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			
<p>32. soppresso 33. soppresso 34. soppresso</p>					
<p>CANTIERI DI LAVORO</p> <p>35. Sulle linee banalizzate i cantieri di lavoro possono operare, nel rispetto di quanto previsto dall'apposita Istruzione in regime di interruzione o con protezione autonoma oppure con l'applicazione di norme particolari stabilite dall'Unità centrale competente.</p>	<p>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:</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	X		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>libero transito del binario;</p> <p>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni e delle manovre, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>23.2 Le modalità di cui al precedente punto 23.1 devono prevedere l'inibizione all'inoltro di treni sul tratto di binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo oppure la protezione del citato tratto di binario, rispetto alla provenienza dei treni, con un segnale fisso, in corrispondenza del quale il sistema di segnalamento deve imporre l'arresto ai treni attesi. In sostituzione del segnale fisso può essere utilizzato un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sistema di protezione che comandi l'arresto dei treni attesi in caso di indebito superamento del segnale di arresto stesso. L'ingresso dei treni nel tratto protetto dal segnale fisso o dal segnale di arresto a mano deve poter essere autorizzato solo quando il binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo è sgombro da attrezzature, rotabili e uomini.</p> <p>23.3 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al precedente punto 23.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le cautele di cui al 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, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 23.1 medesimo.</p>				
<p>36. Per quanto riguarda la segnaletica sul terreno a protezione dei cantieri di lavoro, valgono le norme stabilite dal RS, salvo</p>		<p>Vale quanto previsto dal Regolamento sui Segnali.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>quanto di seguito specificato. Quando nel tratto compreso fra le tabelle C o S e l'inizio della zona occupata dal cantiere è ubicata una comunicazione, che consente di istradare sul binario in lavorazione i treni provenienti dall'altro binario, le tabelle C o S dovranno essere esposte su entrambi i binari. In tale situazione, però, le tabelle stesse recheranno una freccia, a vernice rifrangente, opportunamente orientata (verticale od orizzontale), al fine di indicare al macchinista quale sia il binario occupato dal cantiere (All. 5 figg. A e B). Non è prevista la tabella C barrata per i treni che, istradati da un binario all'altro, lasciano, all'altezza dello scambio, il binario interessato dal cantiere. Quando il cantiere occupa ambedue i binari di corsa, le tabelle C o S dovranno essere esposte, per entrambi i binari e per ciascun senso di circolazione, senza sussidio di frecce (All. 5 - fig. C).</p>					
<p>37. Sulle linee o tratti di linee ove è ammessa la marcia parallela, nei cantieri di lavoro operanti con protezione su avvistamento, la protezione deve essere attuata con vedette e avvisatori separati per entrambi i binari e per entrambe le provenienze e ogni vedetta dovrà segnalare solo i treni sopraggiungenti sul binario per il quale svolge le funzioni di avvistamento. Inoltre, il personale del cantiere dovrà liberare il binario anche se la segnalazione è relativa a quello attiguo.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 35.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>La rioccupazione del binario, dopo il transito di un treno, potrà avvenire solo previo benessere di tutti gli avvisatori. Le suddette precauzioni non sono necessarie quando sussistono le condizioni per cui le funzioni di avvistatore e di avvisatore siano cumulate da uno stesso agente.</p>					
<p>Art. 2 DISPOSIZIONI PARTICOLARI RELATIVE AI PdS DI TIPO "A" (LINEE ATTREZZATE CON BAB) 1. Per l'esclusione dalla circolazione di un binario è previsto un apposito dispositivo o funzione denominato di "fuori servizio" (fs). L'esclusione dalla circolazione di un binario avviene mediante richiesta da parte di un PdS abilitato e consenso da parte del PdS attiguo abilitato(1). L'efficacia del dispositivo è sempre subordinata, per impianto, alle condizioni che, sul binario interessato, il BA sia orientato nel senso della partenza per la marcia a sinistra dal PdS che può effettuare la richiesta verso quello che effettua la concessione e che siano liberi, sul binario medesimo, i cdb del BA e che non vi siano itinerari di partenza in atto né richieste di chiusura PL in atto. L'esclusione dalla circolazione di un binario, a mezzo dell'apposito dispositivo, inibisce la disposizione a via libera dei segnali che immettono su tale binario e mette "fuori servizio" il blocco sulla prima sezione di BA sul binario stesso. Sui PL e sugli RTB si determinano gli effetti di cui ai successivi commi 3 e 4.</p>	<p>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. 2.10 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso, progettate in modo da escluderne un indebito utilizzo, che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. 14.2 Il regolatore della circolazione deve considerare i predetti dispositivi non attivati ogni qualvolta la loro attivazione non possa essere accertata in sicurezza.</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>2. Per consentire l'azionamento del dispositivo di esclusione dalla circolazione del relativo binario, quando sono occupate o guaste una o più sezioni di blocco è previsto l'impiego di un apposito tasto di soccorso da parte del DM. L'utilizzazione del predetto tasto va subordinata all'accertamento della libertà della tratta mediante scambio del dispaccio di giunto dell'ultimo treno circolato da parte del DM interessato.</p> <p>L'utilizzazione del predetto tasto di soccorso, nel caso di cdb occupati da un treno arrestatosi in linea, va effettuata secondo le specifiche disposizioni previste nelle norme di dettaglio.</p> <p><i>(1) Per le particolari caratteristiche d'impianto del dispositivo di esclusione e di riattivazione esistenti quando tra due PdS abilitati si trovano PdS non presenti da DM, si vedano i commi 18 e 19.</i></p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>3. La concessione del consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario, mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo, determina (2) sul binario stesso l'inefficacia del comando di chiusura dei PL automatici (con semibarriere e a barriere complete) e la disattivazione dei dispositivi di richiesta (manuale, od automatica da parte del treno) di chiusura dei PL manovrati da posti di linea protetti da segnale. Nel caso che il binario sia occupato da uno o più treni, si determina, inoltre, in corrispondenza ed a valle dei treni stessi, la riapertura dei PL automatici</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>(con semibarriere e a barriere complete) e la liberazione dei PL protetti da segnale (salvo che ciò venga temporaneamente inibito dalla circolazione di treni sul binario attiguo).</p> <p>All'atto della riattivazione del binario, si determina la re inserzione del comando di chiusura dei PL automatici e la riattivazione del dispositivo di richiesta di chiusura dei PL protetti da segnale; in corrispondenza ed a valle di eventuali treni fermi in linea, si devono invece ritenere persistenti le condizioni determinate dall'esclusione dalla circolazione del binario.</p> <p><i>(2) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su alcune linee, in cui gli effetti descritti al presente punto si producono quando viene azionato il dispositivo per la richiesta di esclusione di un binario, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.</i></p>					
<p>4. L'esclusione dalla circolazione di un binario, determina, sul binario stesso, l'inefficacia del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>5. Ogni qualvolta occorre interrompere alla normale circolazione un binario, esso va posto "fuori servizio" con l'impiego dell'apposito dispositivo. Il dispaccio di inteso previsto dall'art. 18 RCT (od art. 19 RCT in caso di concomitante servizio a binario unico) può essere sostituito da intese verbali fra i PdS attigui abilitati interessati,</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>alle condizioni seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il dispositivo di richiesta e relativo consenso di esclusione del binario funziona regolarmente; - la richiesta di conferma dell'interruzione o dell'intervallo d'orario è rivolta, dal personale tecnico interessato, all'operatore del PdS che può effettuare la richiesta per l'esclusione dalla circolazione del binario da interrompere (BA orientato nel senso delle partenze per la marcia a sinistra); - dovendosi effettuare la circolazione a binario unico si può utilizzare regolarmente il dispositivo di inversione del BA. Se non sono soddisfatte le predette condizioni, devono essere adottate le procedure di cui all'art. 18 RCT (od art. 19 RCT), notificando l'eventuale guasto delle apparecchiature di fuori servizio o d'inversione del blocco, secondo le modalità previste nelle istruzioni di dettaglio. Al fine di evitare lo scambio del dispaccio d'inteso, la richiesta di interruzione deve essere rivolta, per quanto possibile, all'operatore del PdS ove il blocco è orientato per le partenze. Nell'eventualità che l'interruzione si estenda tra il segnale di protezione e lo scambio estremo di un PdS il dispaccio di inteso deve essere sempre trasmesso, precisando tale particolarità. <p>Sulle linee esercitate con il Dirigente Centrale, all'inizio ed al termine delle interruzioni debbono essere presi accordi verbali con il DC.</p>					
<p>6. Un binario escluso dalla circolazione per mezzo del dispositivo <i>"fuori servizio"</i> può</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>essere riattivato mediante azionamento, in senso inverso, del medesimo dispositivo con cui è stata effettuata la richiesta di esclusione o tramite la funzione di rimozione del fs. La riattivazione, per impianto, non è subordinata ad alcun intervento del DM del PdS attiguo abilitato (3). Il DM del PdS attiguo abilitato non può togliere il consenso di esclusione dalla circolazione precedentemente trasmesso, che viene però automaticamente annullato dall'operazione di riattivazione. In tal caso, deve essere richiamata verbalmente l'attenzione del DM del PdS attiguo interessato (cui perviene comunque segnalazione ottica di riattivazione).</p> <p>(3) Per le particolari disposizioni da applicare, quando tra due PdS abilitati si trovano PdS non presenziati da DM, si vedano i commi 18 e 19.</p>					
<p>7. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l'apposito dispositivo. Il guasto delle</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio.</p> <p>La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole. Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia. In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per l'inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL, le procedure di seguito specificate (4)(5):</p> <ul style="list-style-type: none"> - per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (6); - per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, <p>se possibile, la chiusura treno per treno;</p> <ul style="list-style-type: none"> - per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: <p><i>" Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° superati a via impedita o spenti".</i></p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa. Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.</p> <p>(4) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 14 e 15.</p> <p>(5) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della circolazione a doppio binario.</p> <p>(6) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici.</p>					
<p>8. Ogni qualvolta debbano essere inviati treni sul binario di destra, deve farsi uso del dispositivo d'inversione del BA, se efficiente. L'inversione del BA (7) avviene mediante richiesta, da parte del DM del PdS verso il quale è orientato il blocco e consenso da parte del DM del PdS attiguo interessato. L'azionamento del dispositivo d'inversione del BA è efficace solo quando, sul binario interessato, sono liberi i cdb del BA e non vi sono itinerari di partenza in atto né richieste di chiusura PL in atto.</p> <p>7) Per le particolari caratteristiche d'impianto del dispositivo di inversione del BA, esistenti quando tra due PdS abilitati si trovano PdS non presenziati da DM, si veda il comma 18.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>9. In caso di guasto del dispositivo di inversione del blocco, la circolazione deve essere regolata, sul binario interessato, nei due sensi secondo le norme del blocco guasto, riportate nelle apposite Istruzioni</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>10. L'inversione del BA su un binario, è possibile, quando sul binario stesso sono guasti uno o più circuiti del BA, mediante l'impiego di tasti di soccorso (8). I DM interessati debbono preventivamente accertare, mediante scambio di dispacci, che l'ultimo treno inviato fra PdS abilitati sul binario predetto, abbia liberato la tratta. (8) In alcuni impianti tale possibilità non esiste, secondo quanto indicato nelle istruzioni di dettaglio dalle Unità periferiche interessate.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>11. Qualora, pur essendo regolarmente orientato ed efficiente il blocco, l'inoltro di un treno da un PdS, dovesse avvenire con segnale disposto a via impedita (od il treno dovesse partire da binario eccezionalmente sprovvisto di segnale di partenza), oltre a prescrivere, nei modi consueti, l'esonero dal rispetto del segnale (o la partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza), va dato avviso al treno, con mod. M. 40 DL, del binario sul quale sarà istradato: "Viaggiate da ... a ... sul binario di sinistra/destra". Tale prescrizione non occorre nel caso in cui il treno venga licenziato con segnale di avvio attivato a luce fissa.</p>	<p>10.1 Ogni qualvolta per il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio o su un tratto di linea (comprendente una o più sezione di blocco), non possa essere concesso il relativo "consenso al movimento" tramite il sistema di segnalamento devono essere individuate le condizioni di sicurezza mancanti. Il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto delle norme seguenti: a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o della libertà del tratto di linea, sull'itinerario interessato il treno deve circolare con marcia a vista e il movimento del treno può avvenire a condizione che l'itinerario o il tratto di linea sia concesso ad uso esclusivo del treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri rotabili. Inoltre, sul tratto di linea, la circolazione del treno deve avvenire solo a seguito dell'accertamento della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato oppure, purché non</p>	<p>Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>siano in atto lavorazioni che possono causare indebiti consensi al movimento, al treno deve essere concesso un consenso al movimento con marcia a vista. Per l'accertamento della completezza del treno è ammesso avvalersi dell'agente di condotta;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatori. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della inibizione del passaggio del traffico lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 14;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singoli della linea come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto del punto singolo protetto.</p> <p>10.2 Le condizioni di sicurezza mancanti, che impongono il rispetto di quanto previsto al precedente punto 10.1, che non vengono individuate in modo automatico dal sistema di segnalamento devono essere individuate dal regolatore della circolazione. In tale ultima evenienza il regolatore della circolazione deve mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad assicurare che il suo intervento non riduca il livello di sicurezza, normalmente realizzato dai dispositivi tecnologici.</p> <p>Qualora in seguito al controllo delle condizioni mancanti il regolatore della circolazione debba ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono essere effettuati, prima</p>				

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>del loro utilizzo, gli accertamenti che consentono di realizzare le condizioni di sicurezza che non sono più accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza.</p> <p>Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso, considerare come condizione di sicurezza mancante quando non abbia riscontro certo della regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati.</p> <p>10.3 La ripresa della circolazione dei treni alle condizioni di cui al precedente punto 10.2 deve essere sempre ordinata dal regolatore della circolazione, salvo la concessione del consenso al movimento da parte del sistema di segnalamento.</p>				
<p>12. Nei PdS di cui al precedente art. 1 comma 5/a, la prescrizione di cui al precedente comma 11 va praticata a tutti i treni istradati sul binario di destra, anche se il segnale imperativo di blocco a valle degli scambi è disposto a via libera. In tali circostanze, la conferma per il personale di condotta della disposizione a via libera del segnale imperativo di BA a valle degli scambi è implicita nell'ordine di partenza dato dal DM.</p> <p>Il personale di condotta, dopo la partenza, è tenuto ad assicurarsi dell'effettiva disposizione a via libera del predetto segnale, fermando prontamente il treno qualora il segnale stesso non presenti tale aspetto.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 11.			
<p>13. Nei PdS di cui al precedente art. 1 comma 5/a, in caso di guasto del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il blocco è efficiente, il treno interessato deve essere</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 11.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>esonerato dal rispetto del segnale medesimo con la specifica prescrizione del mod. M. 40 DL (BA). Nel caso che il segnale imperativo di blocco si disponga improvvisamente a via impedita ed il conseguente arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa devono essere adottate procedure analoghe a quelle previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza dall'IPCL e dall'ISPAT.</p>					
<p>14. Nel caso di arresto di un treno circolante nel senso di sinistra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato esistano PL, il DM del PdS attiguo verso il quale il treno è diretto, deve ordinare verbalmente al capotreno di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito ordine scritto e riceverne conferma con dispaccio. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (9) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma. Il DM del PdS predetto deve poi confermare con dispaccio al DM del PdS attiguo interessato che il proseguimento del treno è stato debitamente vincolato. Solo dopo aver provveduto a quanto sopra e, nel caso di un tratto di linea comprendente più sezioni</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 11.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>di blocco, dopo aver accertato che il treno precedente quello fermo in linea è giunto nel PdS attiguo abilitato, si potrà procedere all'esclusione dalla circolazione del binario in questione mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo e con l'adozione delle procedure previste al precedente comma 5. Il DM del PdS che aveva vincolato il treno può autorizzare il proseguimento solo dopo aver provveduto alla riattivazione del binario, prescrivendo marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL ancora da impegnare dal treno protetti da segnali di partenza delle stazioni o da segnali permissivi nonché dei PL con semibarriere azionate automaticamente. Nel caso particolare di altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo, devono essere adottati per tutti i treni i provvedimenti sopra descritti. Se l'arresto accidentale del treno avviene su un tratto non comprendente PL, l'uso del tasto di soccorso per l'esclusione dalla circolazione del binario interessato deve essere subordinato solo all'accertamento che il treno precedente sia giunto nel PdS attiguo abilitato. Le medesime procedure devono essere adottate nel caso di arresto di un treno nell'ambito di un PdS disabilitato ed impresenziato.</p> <p>(9) <i>"Treno del ... confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta".</i></p>					
<p>15. Nel caso di arresto in linea di un treno circolante nel senso di destra per guasto</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 11.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
(con conseguente richiesta di soccorso), dovranno essere emanate dalle Unità periferiche interessate norme analoghe a quelle di cui al precedente comma 14, in relazione alle specifiche situazioni di fatto ed alle caratteristiche d'impianto. Tali norme dovranno essere inserite nell'Orario di servizio.					
<p>16. Nel caso di guasto totale delle telecomunicazioni, per cui non fosse possibile lo scambio delle intese verbali e la trasmissione dei dispacci di cui al precedente comma 5 non è ammesso effettuare interruzioni od utilizzare intervalli di orario con il solo impiego dei dispositivi previsti nelle presenti norme.</p> <p>E' invece ammesso l'impiego delle attrezzature per la circolazione a binario unico, se efficienti, qualora il guasto telefonico subentri dopo il completamento delle procedure previste per l'interruzione dell'altro binario.</p> <p>L'operatore che ha posto "fuori servizio" un binario con l'azionamento dell'apposito dispositivo, può riattivarlo con il dispositivo stesso, anche in caso di guasto dei collegamenti telefonici con il PdS attiguo se ha ricevuto conferma scritta della riattivazione del binario da parte del personale tecnico interessato.</p>	<p>11.6 In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>	<p>Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		
<p>17. Nel caso di guasto contemporaneo del dispositivo per l'inversione del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere arrestata fino alla riparazione del dispositivo</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 16.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
o delle telecomunicazioni.					
<p>18. Le caratteristiche d'impianto consentono (10) l'utilizzazione del dispositivo di esclusione di un binario e di inversione del BA, durante il periodo di disabilitazione di un PdS, se il relativo apparato è predisposto per il presenziamento con agente di guardia. In tale situazione l'agente di guardia può, per condizioni d'impianto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - richiedere e concedere il consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario, solo dopo aver ricevuto ed ottenuto analoga richiesta e concessione di consenso, rispettivamente dal PdS precedente e successivo abilitati; - riattivare il binario precedentemente escluso dalla circolazione, solo dopo che analoga operazione è stata compiuta dal PdS precedente abilitato, il cui comando di riattivazione si stabilizza dopo il completamento del comando di riattivazione effettuato dal PdS disabilitato; - richiedere e concedere il consenso per l'inversione del BA sul binario in esercizio, solo dopo aver ricevuto ed ottenuto analoga richiesta e concessione di consenso rispettivamente dal PdS precedente e successivo abilitati. <p>Analoghe condizioni d'impianto sono realizzate qualora vi siano più PdS disabilitati consecutivi. Le altre condizioni d'impianto relative ai suddetti dispositivi e gli effetti prodotti dall'azionamento dei dispositivi stessi sono analoghi a quelli descritti nei</p>	<p>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.</p> <p>2.10 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso, progettate in modo da escluderne un indebito utilizzo, che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte.</p> <p>14.2 Il regolatore della circolazione deve considerare i predetti dispositivi non attivati ogni qualvolta la loro attivazione non possa essere accertata in sicurezza.</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>commi 1, 6 e 8 per i PdS abilitati. (10) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su talune linee, le cui condizioni d'apparato non consentono l'utilizzazione del dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario durante la disabilitazione di uno dei PdS attigui, secondo quanto precisato nelle istruzioni di dettaglio. Durante i periodi di disabilitazione di tali impianti, è ammesso istituire la circolazione sul binario di destra solo nei casi di interruzione accidentale. Per tali circostanze, le Unità periferiche interessate dovranno impartire le disposizioni necessarie, in analogia con quanto stabilito per il caso di mancato funzionamento del dispositivo predetto. Si dovrà, comunque, provvedere, quanto prima alla abilitazione dell'impianto.</p>					
<p>19. Quando un binario deve essere posto <i>"fuori servizio"</i> o riattivato e quando debbono essere inviati treni sul binario di destra con l'impiego degli appositi dispositivi da parte dell'agente di guardia, deve essere avvisato verbalmente tale agente a cura del DM interessato. L'agente di guardia è autorizzato a richiedere e concedere il consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario, ad impartire il comando di riattivazione ed a richiedere e concedere il consenso per l'inversione del BA dopo il compimento di analoga operazione da parte del PdS precedente. L'uso, da parte dell'agente di</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>guardia di un PdS disabilitato dei tasti di soccorso di cui ai commi 2 e 10, nei casi in cui un circuito del BA è occupato o guasto, deve essere autorizzato con dispaccio dal DM interessato. In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione di un binario e di inversione del BA, il DM interessato deve dare i necessari avvisi con dispaccio agli agenti di guardia del PdS. Gli agenti di guardia dei PdS, compresi in un tratto ove è istituita la circolazione a destra, in caso d'impossibilità di disporre a via libera un segnale per un treno circolante a destra, debbono regolarsi in analogia con quanto previsto per la circolazione a sinistra. Qualora un tratto esercitato a binario unico comprenda PdS non presenziati da DM e su di esso non si possa far uso del dispositivo per l'inversione della circolazione, il proseguimento da tali PdS dei treni circolanti a destra avverrà in analogia con quanto previsto per la circolazione a sinistra in regime di guasto al BA.</p>					
<p>20. Durante i periodi di disabilitazione degli impianti di cui all'art. 1 comma 5/a, è ammesso istituire la circolazione sul binario di destra solo nei casi d'interruzione accidentale. Per tali circostanze, le Unità periferiche interessate dovranno impartire le necessarie norme di dettaglio predisponendo opportuni moduli prestampati. Si dovrà, comunque, provvedere, quanto prima, all'abilitazione dell'impianto</p>	<p>7.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
21. Nei PdS disabilitati ed impresenziati, le operazioni previste ai precedenti commi 1 e 8 avvengono automaticamente.		Aspetti organizzativi e procedure di competenza del Gl.	X		
<p align="center">Art. 3</p> <p align="center">DISPOSIZIONI PARTICOLARI RELATIVE AI PdS DI TIPO "B" (LINEE ATTREZZATE CON BAB O CON B .ca BANALIZZATO) LINEE A DIRIGENZA LOCALE</p> <p>1. Per l'esclusione dalla circolazione di un binario è previsto un apposito dispositivo denominato di "fuori servizio" (fs). L'esclusione dalla circolazione di un binario a mezzo dell'apposito dispositivo avviene mediante l'intervento dell'operatore sull'apposito dispositivo.</p> <p>L'esclusione dalla circolazione di un binario inibisce la disposizione a via libera dei segnali che immettono su tale binario, mette fuori servizio il blocco sulla prima sezione sul binario stesso e spegne le indicazioni di libertà e occupazione di blocco. Il fuori servizio può essere applicato su un binario sia con blocco orientato per la circolazione a sinistra che con blocco orientato per la circolazione a destra. L'azionamento del dispositivo di fuori servizio è efficace solo quando, sul binario interessato, il blocco è orientato per le partenze e sono libere le sezioni tra le due stazioni attigue e non vi siano itinerari di partenza in atto né richiesta di chiusura PL in atto; nel caso che la stazione successiva sia disabilitata ed impresenziata, la verifica e il fuori servizio si estendono automaticamente fino alla successiva</p>	<p>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.</p> <p>2.10 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso, progettate in modo da escluderne un indebito utilizzo, che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte.</p> <p>14.2 Il regolatore della circolazione deve considerare i predetti dispositivi non attivati ogni qualvolta la loro attivazione non possa essere accertata in sicurezza.</p>	Aspetti organizzativi e procedure di competenza del Gl.	X		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>stazione presenziata. Sui PL e sugli RTB si determinano gli effetti di cui ai successivi commi 3 e 4.</p>					
<p>2. Tasto di soccorso per l'esclusione dalla circolazione di un binario <i>Linee con BA</i> Per consentire l'azionamento del dispositivo di esclusione dalla circolazione del relativo binario, quando sono occupate o guaste una o più sezioni di blocco è previsto l'impiego di un apposito tasto di soccorso. L'utilizzazione del predetto tasto va subordinata all'accertamento della libertà della tratta mediante scambio del dispaccio di giunto dell'ultimo treno circolato da parte del DM interessato. Nel caso di cdb occupati da un treno arrestatosi in linea, l'utilizzazione del predetto tasto o funzione di soccorso va effettuata secondo le specifiche disposizioni previste nelle norme di dettaglio.</p> <p><i>Linee con B.ca</i> Per consentire l'azionamento del dispositivo di esclusione dalla circolazione del relativo binario, quando sono occupate o guaste una o più sezioni di blocco deve essere utilizzato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il tasto/funzione di soccorso TI B.ca, se l'occupazione è dovuta a guasto del B.ca. L'impiego del tasto/funzione TI B.ca non è ammesso se l'occupazione è dovuta ad un treno fermo in linea per guasto. Per l'uso del tasto o funzione TI B.ca devono essere osservate le procedure previste nelle 		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>apposite Istruzioni.</p> <ul style="list-style-type: none"> • il tasto/funzione Tb fs quando l'occupazione è dovuta ad un treno fermo in linea o nel caso di mancata liberazione del blocco dopo l'azionamento del tasto TI B.ca. L'utilizzazione del predetto tasto va subordinata all'accertamento della libertà della tratta mediante scambio del dispaccio di giunto dell'ultimo treno circolato da parte del DM interessato. Nel caso di sezione occupata da un treno arrestatosi in linea, l'utilizzazione del predetto tasto o funzione di soccorso va effettuata secondo le specifiche disposizioni previste nelle norme di dettaglio. 					
<p>3. La concessione del consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario, mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo, determina (1) sul binario stesso l'inefficacia del comando di chiusura dei PL automatici (con semibarriere e a barriere complete) e la disattivazione dei dispositivi di richiesta (manuale od automatica da parte del treno) di chiusura dei PL manovrati da posti di linea protetti da segnale. Nel caso che il binario sia occupato da uno o più treni, si determina, inoltre, in corrispondenza ed a valle dei treni stessi, la riapertura dei PL automatici (con semibarriere e a barriere complete) e la liberazione dei PL protetti da segnale (salvo che ciò venga temporaneamente inibito dalla circolazione di treni sul binario attiguo). All'atto della riattivazione del</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>binario, si determina la reinserzione del comando di chiusura dei PL automatici e la riattivazione del dispositivo di richiesta di chiusura dei PL protetti da segnale; in corrispondenza ed a valle di eventuali treni fermi in linea, si devono invece ritenere persistenti le condizioni determinate dall'esclusione dalla circolazione del binario.</p> <p>(1) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su alcune linee, in cui gli effetti descritti al presente punto si producono quando viene azionato il dispositivo per la richiesta di esclusione di un binario, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.</p>					
<p>4. L'esclusione dalla circolazione di un binario determina, sul binario stesso, l'inefficacia del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>5. Ogni qualvolta occorre interrompere alla normale circolazione un binario, esso va posto <i>"fuori servizio"</i> con l'impiego dell'apposito dispositivo. Il DM del PdS che esclude il binario deve avvisare verbalmente il DM del PdS attiguo che deve confermare con il dispaccio di inteso previsto dall'art. 18 RCT (od art. 19 RCT in caso di concomitante servizio a binario unico). All'occorrenza, in tale dispaccio deve essere precisato che l'interruzione si estende tra il segnale di protezione e lo scambio estremo di tale PdS. Sulle linee esercitate con il Dirigente Centrale, all'inizio</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
ed al termine delle interruzioni debbono essere presi accordi verbali con il DC.					
<p>6. Un binario escluso dalla circolazione per mezzo del dispositivo del "fuori servizio" può essere riattivato mediante azionamento, in senso inverso, del medesimo dispositivo con cui è stata effettuata l'esclusione o tramite la funzione di rimozione del fs; in tal caso, deve essere richiamata verbalmente l'attenzione del DM del PdS attiguo interessato (cui perviene comunque segnalazione ottica di riattivazione).</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>7. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l'apposito dispositivo. Il guasto delle apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio. La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole. Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia. In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per l'inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL, le procedure di seguito specificate (2) (3).</p> <p><i>Linee con BA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (4); - per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno; - per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: "<i>Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° ... superati a via impedita o spenti</i>". <p>Le suddette procedure devono essere adottate per l'inoltro dei treni sia con il blocco orientato per le partenze che per gli arrivi.</p> <p>(2) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 14 e 15.</p> <p>(3) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della</p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>circolazione a doppio binario. (4) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici. <i>Linee con B.ca</i> - per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (5); - per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno; - per i PL protetti dai PBI, nel caso in cui non sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI spento (<i>"Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n° ... spento con lettera "A" spenta"</i>) e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale (<i>"Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km ..."</i>).</p> <p>Nel caso in cui sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI disposto a via impedita (<i>"Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n° ... disposto a via impedita con lettera "A" spenta"</i>) e la marcia a vista in</p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>corrispondenza dei PL protetti dal segnale (<i>"Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km ..."</i>).</p> <p>Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del <i>"fuori servizio"</i>, la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa. Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.</p> <p>(5) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici.</p>					
<p>8. Ogni qualvolta debbano essere inviati treni sul binario di destra, deve farsi uso del dispositivo d'inversione del blocco, se efficiente.</p> <p><i>Linee con BA</i> L'inversione del BA avviene mediante richiesta da parte dell'operatore del PdS verso il quale è orientato il blocco e consenso da parte del DM del PdS attiguo interessato da scambiare utilizzando gli organi dell'apposito dispositivo. L'azionamento del dispositivo di inversione del BA è efficace solo quando, sul binario interessato, sono liberi i cdb del BA e che non vi sono itinerari di partenza in atto né richieste di chiusura PL in atto.</p> <p><i>Linee con B.ca</i> L'inversione del B.ca avviene mediante richiesta da parte dell'operatore del PdS verso il quale è orientato il blocco e consenso da parte dell'operatore del PdS</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>attiguo interessato da scambiare utilizzando gli organi dell'apposito dispositivo. L'azionamento del dispositivo d'inversione è efficace solo quando, sul binario interessato, sono libere tutte le sezioni del blocco e non vi sono itinerari di partenza in atto né richieste di chiusura PL in atto.</p>					
<p>9. In caso di guasto del dispositivo di inversione del blocco, la circolazione deve essere regolata sul binario interessato nei due sensi secondo le norme del blocco guasto, riportate nelle apposite Istruzioni.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>10. Tasto di soccorso per l'inversione del blocco su un Binario. <i>Linee con BA</i> L'inversione del BA su un binario, fra PdS entrambi presenziati, è possibile, quando sul binario stesso sono guasti uno o più circuiti del BA, mediante l'impiego di tasti di soccorso (6). DM interessati debbono preventivamente accertare, mediantescambio di dispacci, che l'ultimo treno inviato fra PdS abilitati sul binario predetto, abbia liberato la tratta. (6) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su talune linee per i quali tale possibilità non esiste, secondo quanto indicato nelle istruzioni di dettaglio dalle Unità periferiche interessate. <i>Linee con B.ca</i> Sulle linee con B.ca, il tasto di soccorso per l'inversione del senso di blocco con B.ca occupato, non è previsto. Se l'occupazione è dovuta a guasto del B.ca, può essere utilizzato il tasto o la</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>funzione di soccorso TI B.ca in uno dei PdS limitrofi, con le modalità previste nelle apposite Istruzioni. L'impiego del TI B.ca non è ammesso nel caso in cui l'occupazione sia dovuta ad un treno arrestatosi in linea per guasto.</p>					
<p>11. Qualora, pur essendo regolarmente orientato ed efficiente il blocco, l'inoltro di un treno da un PdS presenziato con DM, dovesse avvenire con segnale disposto a via impedita (od il treno dovesse partire da binario eccezionalmente sprovvisto di segnale di partenza), oltre a prescrivere, nei modi consueti, l'esonero dal rispetto del segnale (o la partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza) (7), va dato avviso al treno, con mod. M. 40 DL, del binario sul quale sarà istradato: <i>"Viaggiate da... a ... sul binario di sinistra/destra"</i>. Tale prescrizione non occorre nel caso in cui il treno venga licenziato con segnale di avvio attivato a luce fissa.</p> <p>(7) Ai fini dell'eventuale riduzione di velocità in deviata, vanno applicate le norme comuni.</p>	<p>10.1 Ogni qualvolta per il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio o su un tratto di linea (comprendente una o più sezione di blocco), non possa essere concesso il relativo "consenso al movimento" tramite il sistema di segnalamento devono essere individuate le condizioni di sicurezza mancanti. Il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto delle norme seguenti:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o della libertà del tratto di linea, sull'itinerario interessato il treno deve circolare con marcia a vista e il movimento del treno può avvenire a condizione che l'itinerario o il tratto di linea sia concesso ad uso esclusivo del treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri rotabili. Inoltre, sul tratto di linea, la circolazione del treno deve avvenire solo a seguito dell'accertamento della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato oppure, purché non siano in atto lavorazioni che possono causare indebiti consensi al movimento, al treno deve essere concesso un consenso al movimento con marcia a vista. Per l'accertamento della completezza del treno è ammesso avvalersi dell'agente di condotta;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure</p>	<p>Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatoi. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della inibizione del passaggio del traffico lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 14;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>10.2 Le condizioni di sicurezza mancanti, che impongono il rispetto di quanto previsto al precedente punto 10.1, che non vengono individuate in modo automatico dal sistema di segnalamento devono essere individuate dal regolatore della circolazione. In tale ultima evenienza il regolatore della circolazione deve mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad assicurare che il suo intervento non riduca il livello di sicurezza, normalmente realizzato dai dispositivi tecnologici. Qualora in seguito al controllo delle condizioni mancanti il regolatore della circolazione debba ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono essere effettuati, prima del loro utilizzo, gli accertamenti che consentono di realizzare le condizioni di sicurezza che non sono più accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza. Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso, considerare come condizione di sicurezza mancante quando non abbia riscontro certo della regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati.</p> <p>10.3 La ripresa della circolazione dei treni alle condizioni di cui al precedente punto 10.2 deve essere sempre ordinata dal regolatore della circolazione, salvo la concessione del consenso al movimento da parte del</p>				

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	sistema di segnalamento.				
<p>12. Nei PdS di cui al precedente art. 1 comma 5/a, la prescrizione di cui al precedente comma 11 va praticata a tutti i treni istradati sul binario di destra, anche se il segnale imperativo di blocco a valle degli scambi è disposto a via libera. In tali circostanze, la conferma per il personale di condotta della disposizione a via libera del segnale imperativo di BA a valle degli scambi è implicita nell'ordine di partenza dato dal DM.</p> <p>Il personale di condotta, dopo la partenza, è tenuto ad assicurarsi dell'effettiva disposizione a via libera del predetto segnale, fermando prontamente il treno qualora il segnale stesso non presenti tale aspetto.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 11.			
<p>13. Nei PdS di cui al precedente art. 1 comma 5/a, in caso di guasto del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il blocco è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo con la specifica prescrizione del mod. M. 40 DL (BA) e M. 40 DL (B.m/B.ca/B.tel).</p> <p>Nel caso che il segnale imperativo di blocco si disponga improvvisamente a via impedita ed il conseguente arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa devono essere adottate procedure analoghe a quelle previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale di</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 11.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
partenza dall'IPCL e dall'ISPAT.					
<p>14. Nel caso di arresto di un treno circolante nel senso di sinistra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato esistano PL, il DM del PdS attiguo verso il quale il treno è diretto deve ordinare verbalmente al capotreno di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito ordine scritto. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (8) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma. Il DM del PdS predetto deve poi confermare con dispaccio al DM del PdS attiguo interessato che il proseguimento del treno è stato debitamente vincolato. Solo dopo aver provveduto a quanto sopra e, nel caso di un tratto di linea comprendete più sezioni di blocco, dopo aver accertato che il treno precedente quello fermo in linea è giunto nel PdS attiguo abilitato, si potrà procedere all'esclusione dalla circolazione del binario in questione mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo e con l'adozione delle procedure previste al precedente comma 5. Il DM del PdS che aveva vincolato il treno, può autorizzare il proseguimento solo dopo aver provveduto alla riattivazione del binario, prescrivendo</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 11.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL ancora da impegnare dal treno protetti dal segnale di partenza delle stazioni, dai segnali permissivi di PBA o dai PBI nonché dei PL con semibarriere azionate automaticamente. Nel caso particolare di altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo, devono essere adottati per tutti i treni i provvedimenti sopra descritti.</p> <p>Se l'arresto accidentale del treno avviene su tratto non comprendente PL, l'uso del tasto di soccorso per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto va subordinato solo all'accertamento che il treno precedente sia giunto nel PdS attiguo abilitato.</p> <p>Le medesime procedure devono essere adottate nel caso di arresto di un treno nell'ambito di un PdS disabilitato ed impresenziato.</p> <p>(8) <i>"Treno del ... confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta".</i></p>					
<p>15. Nel caso di arresto in linea di un treno circolante nel senso di destra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovranno essere emanate dalle Unità periferiche interessate norme analoghe a quelle di cui al precedente comma 14, in relazione alle specifiche situazioni di fatto ed alle caratteristiche d'impianto. Tali norme dovranno essere inserite nell'Orario di servizio.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 11.</p>			
<p>16. Nel caso di guasto totale delle telecomunicazioni, per cui non fosse</p>	<p>11.5 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i</p>	<p>Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>possibile lo scambio delle intese verbali e la trasmissione dei dispacci di cui al precedente comma 5, non è ammesso effettuare interruzioni od utilizzare intervalli di orario con il solo impiego dei dispositivi previsti nelle presenti norme. E' invece ammesso l'impiego delle attrezzature per la circolazione a binario unico, se efficienti, qualora il guasto telefonico subentri dopo il completamento delle procedure previste per l'interruzione dell'altro binario. L'operatore che ha posto "fuori servizio" un binario con l'azionamento dell'apposito dispositivo, può riattivarlo con il dispositivo stesso, anche in caso di guasto dei collegamenti telefonici con il PdS attiguo, se ha ricevuto conferma scritta della riattivazione del binario da parte del personale tecnico interessato.</p>	<p>sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni.</p> <p>11.6 In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>	<p>GI.</p>			
<p>17. Nel caso di guasto contemporaneo del dispositivo per l'inversione del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere arrestata fino alla riparazione dei dispositivi o delle telecomunicazioni</p>	<p>11.6 In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 16.</p>			
<p>18. Se l'apparato di un PdS è predisposto per il presenziamento con agente di guardia, esistono le seguenti condizioni d'impianto (9):</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'utilizzazione del dispositivo di esclusione di un binario attiguo di linea è possibile solo se è stato posto "fuori servizio" il corrispondente binario di linea sul tratto precedente (la riattivazione del binario non è vincolata d'apparato); 		<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>- l'utilizzazione del dispositivo di concessione del consenso per l'inversione del BA è possibile solo dopo aver ottenuto l'inversione stessa nello stesso senso sul binario di proseguimento dei treni (la richiesta del consenso per l'inversione del BA non è vincolata d'apparato). Analoghe condizioni d'impianto sono realizzate qualora vi siano più PdS disabilitati consecutivi.</p> <p>Le altre condizioni d'impianto relative ai suddetti dispositivi e gli effetti prodotti dall'azionamento dei dispositivi stessi sono analoghi a quelli descritti ai precedenti commi 1, 6 e 8.</p> <p>(9) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su talune linee, le cui condizioni d'apparato non consentono l'utilizzazione del dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario durante la disabilitazione di uno dei PdS attigui, secondo quanto precisato nelle istruzioni di dettaglio. Durante i periodi di disabilitazione di tali impianti, è ammesso istituire la circolazione sul binario di destra solo nei casi d'interruzione accidentale. Per tali circostanze, le Unità periferiche interessate dovranno impartire le disposizioni necessarie, in analogia con quanto stabilito per il caso di mancato funzionamento del dispositivo predetto. Si dovrà, comunque, provvedere, quanto prima, all'abilitazione dell'impianto.</p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>19. L'agente che presenzia il PdS, dopo aver accertato il compimento di analoga operazione da parte del PdS precedente, è autorizzato ad utilizzare il dispositivo di esclusione o di riattivazione di un binario di linea quando ha ricevuto ordine con dispaccio dal DM interessato.</p> <p>L'agente che presenzia il PdS è autorizzato ad utilizzare il dispositivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di richiesta d'inversione del blocco solo dopo aver accertato il compimento di analoga operazione da parte del PdS precedente; - di concessione del consenso d'inversione del blocco dopo l'avvenuta inversione del blocco nello stesso senso sul binario di proseguimento dei treni. <p>Per entrambe le operazioni, l'agente del PdS deve ricevere avviso verbale, da parte del DM interessato.</p> <p>L'uso da parte dell'agente del PdS dei tasti di soccorso di cui ai commi 2 e 10 nei casi in cui una sezione di blocco è occupata o guasta, deve essere autorizzato con dispaccio dal DM interessato.</p> <p>In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione di un binario e di inversione del BA, il DM interessato deve dare i necessari avvisi con dispaccio all'agente del PdS. Gli agenti dei PdS, compresi in un tratto ove è istituita la circolazione a destra, in caso d'impossibilità di disporre a via libera un segnale per un treno circolante a destra, debbono regolarsi in analogia con quanto previsto</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>per la circolazione a sinistra. Qualora un tratto esercitato a binario unico comprenda PdS non presenziati da DM, e su di esso non si possa far uso del dispositivo per l'inversione del blocco, il proseguimento da tali PdS dei treni circolanti a destra avverrà in analogia con quanto previsto per la circolazione a sinistra in regime di guasto blocco</p>					
<p>20. Durante i periodi di disabilitazione degli impianti di cui all'art. 1 comma 5/a, è ammesso istituire la circolazione sul binario di destra solo nei casi d'interruzione accidentale. Per tali circostanze, le Unità periferiche interessate dovranno impartire le necessarie norme di dettaglio predisponendo opportuni moduli prestampati. Si dovrà, comunque, provvedere, quanto prima, all'abilitazione dell'impianto</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			
<p>21. Nei PdS disabilitati ed impresenziati, le operazioni previste ai precedenti commi 1 e 8 avvengono automaticamente.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 18.</p>			
<p>Art.4 DISPOSIZIONI PARTICOLARI RELATIVE AI PdS DI TIPO "B" (LINEE ATTREZZATE CON BAB O CON B .ca BANALIZZATO) LINEE IN TELECOMANDO 1. Per l'esclusione dalla circolazione di un binario è previsto un apposito dispositivo denominato di "fuori servizio" (fs). L'esclusione dalla circolazione di un binario avviene mediante l'intervento del DCO sull'apposito dispositivo. L'esclusione dalla circolazione di un binario a mezzo</p>	<p>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. 2.10 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso,</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>dell'apposito dispositivo inibisce la disposizione a via libera dei segnali che immettono su tale tratta, mette fuori servizio il blocco sulla prima sezione e spegne le indicazioni di libertà e occupazione di blocco.</p> <p>Il fuori servizio può essere applicato su un binario sia con blocco orientato per la circolazione a sinistra che con blocco orientato per la circolazione a destra.</p> <p>L'azionamento del dispositivo di fuori servizio è efficace solo quando, sul binario interessato, il blocco è orientato per le partenze e sono libere le sezioni tra i due PdS attigui e non vi siano itinerari di partenza in atto né richiesta di chiusura PL in atto; nel caso che il PdS successivo sia gestito in regime di AutA/EDCO oppure TP/EDCO, la verifica ed il fuori servizio si estendono automaticamente fino al successivo PdS telecomandato o presenziato. Sui PL e sugli RTB si determinano gli effetti di cui ai successivi commi 3 e 4.</p>	<p>progettate in modo da escluderne un indebito utilizzo, che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte.</p> <p>14.2 Il regolatore della circolazione deve considerare i predetti dispositivi non attivati ogni qualvolta la loro attivazione non possa essere accertata in sicurezza.</p>				
<p>2. Tasto di soccorso per l'esclusione dalla circolazione di un binario</p> <p><i>Linee con BA</i></p> <p>L'esclusione dalla circolazione di un binario con BA occupato è possibile mediante l'impiego di un tasto di soccorso previsto nei PdS limitrofi oppure mediante apposito comando ad uso del DCO.</p> <p>L'utilizzazione del predetto tasto o comando va subordinata all'accertamento della libertà della tratta mediante scambio del dispaccio di giunto dell'ultimo treno</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>circolato. Per l'accertamento del giunto dell'ultimo treno circolato nei PdS telecomandati dal DCO, è ammesso il ricorso ad altri idonei interventi, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle disposizioni locali. Nel caso di cdb occupati da un treno arrestatosi in linea, l'utilizzazione del predetto tasto o comando di soccorso va effettuata secondo le specifiche disposizioni previste nelle norme di dettaglio.</p> <p><i>Linee con B.ca</i></p> <p>Per consentire l'azionamento del dispositivo di esclusione dalla circolazione del relativo binario, quando sono occupate o guaste una o più sezioni di blocco deve essere utilizzato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il tasto/funzione di soccorso TI B.ca, se l'occupazione è dovuta a guasto del B.ca. L'impiego del tasto/funzione TI B.ca non è ammesso se l'occupazione è dovuta ad un treno fermo in linea per guasto. Per l'uso del tasto o funzione TI B.ca devono essere osservate le procedure previste nelle apposite Istruzioni. • il tasto o la funzione Tb fs quando l'occupazione è dovuta ad un treno fermo in linea e nel caso di mancata liberazione del blocco, dopo l'azionamento del tasto TI B.ca. L'utilizzazione del predetto tasto o comando va subordinata all'accertamento della libertà della tratta mediante scambio del dispaccio di giunto dell'ultimo treno circolato. <p>Per l'accertamento del giunto dell'ultimo</p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>treno circolato nei PdS telecomandati dal DCO, è ammesso il ricorso ad altri idonei interventi, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle disposizioni locali.</p> <p>Nel caso di sezione occupata da un treno arrestatosi in linea, l'utilizzazione del predetto tasto o comando di soccorso va effettuata secondo le specifiche disposizioni previste nelle norme di dettaglio.</p>					
<p>3. La concessione del consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario, mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo, determina (1) sul binario stesso l'inefficacia del comando di chiusura dei PL automatici (con semibarriere e a barriere complete) e la disattivazione dei dispositivi di richiesta (manuale od automatica da parte del treno) di chiusura dei PL manovrati da posti di linea protetti da segnale. Nel caso che il binario sia occupato da uno o più treni, si determina, inoltre, in corrispondenza ed a valle dei treni stessi, la riapertura dei PL automatici (con semibarriere e a barriere complete) e la liberazione dei PL protetti da segnale (salvo che ciò venga temporaneamente inibito dalla circolazione di treni sul binario attiguo).</p> <p>All'atto della riattivazione del binario, si determina la reinserzione del comando di chiusura dei PL automatici e la riattivazione del dispositivo di richiesta di chiusura dei PL protetti da segnale; in corrispondenza ed a</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>valle di eventuali treni fermi in linea, si devono invece ritenere persistenti le condizioni determinate dall'esclusione dalla circolazione del binario.</p> <p>(1) Possono fare eccezione gli impianti già esistenti su alcune linee, in cui gli effetti descritti al presente punto si producono quando viene azionato il dispositivo per la richiesta di esclusione di un binario, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.</p>					
<p>4. L'esclusione dalla circolazione di un binario determina, sul binario stesso, l'inefficacia del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>5. La richiesta di conferma d'interruzione o di intervallo d'orario, interessanti binari compresi nell'area del DCO, deve essere rivolta sempre dall'agente autorizzato del servizio tecnico interessato (titolare dell'interruzione) al DCO. La richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato e la relativa concessione da parte del DCO nonché, al termine dell'interruzione, il nulla osta per la ripresa della circolazione da parte del titolare dell'interruzione al DCO devono avvenire per iscritto, salvo l'esistenza di particolari attrezzature tecniche, di cui al successivo comma 14. Il DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente, dovrà disporre per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto con</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
l'espletamento delle procedure di seguito specificate.					
<p><i>Linee con BA</i></p> <p>6. Il DCO, ricevuta la richiesta di conferma d'interruzione, comanda il "fuori servizio" del binario interessato e conferma per iscritto l'interruzione all'agente richiedente.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>7. Se sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dal PdS telecomandato, il DCO deve avvisare con il seguente dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate l'operatore che presenzia il PdS corrispondente: <i>"... binario ...(pari o dispari) fra ... e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per...)"</i> e quindi provvederà a comandare il "fuori servizio". Se invece sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dal PdS presenziato il DCO, con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate, deve avvisare ed autorizzare a comandare il "fuori servizio", oppure concedere il consenso per il comando dello stesso dal PdS presenziato (in quest'ultimo caso l'avviso può essere dato verbalmente), l'operatore che presenzia il PdS: <i>".... binario (pari o dispari) fra ... e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per...). Autorizzo azionare relativo dispositivo di fuori servizio"</i>. L'operatore che presenzia il PdS deve dare conferma al DCO, con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate, solo nel caso in cui il comando di "fuori servizio"</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
non sia andato a buon fine.					
<p>8. Il DCO deve avvisare dell'interruzione ed autorizzare a comandare il "fuori servizio" l'operatore che presenza il PdS che ha il blocco orientato per le partenze con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate: " ... binario (pari o dispari) fra ... e ... interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per...). Autorizzo azionare relativo dispositivo di fuori servizio". Inoltre, il DCO dovrà trasmettere con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate all'operatore del PdS attiguo: " binario ... (pari o dispari) fra ... e ... interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per...)" . L'operatore autorizzato a comandare il "fuori servizio" deve dare conferma al DCO, con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate, solo nel caso in cui il comando del "fuori servizio" non sia andato a buon fine.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p><i>Linee con B.ca</i> 9. Il DCO, ricevuta la richiesta di conferma d'interruzione, comanda il "fuori servizio" del binario interessato dandone conferma per iscritto all'agente richiedente.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>10. Se sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dal PdS telecomandato, il DCO deve avvisare con il seguente dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate il DM che presenza il PdS corrispondente: "... binario</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>... (pari o dispari) <i>fra ... e ... interrotto</i> (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: <i>per...</i>)" e quindi provvederà a comandare il <i>"fuori servizio"</i>.</p> <p>Se invece sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dal PdS presenziato il DCO, con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate, deve avvisare ed autorizzare a comandare il <i>"fuori servizio"</i> il DM che presenzia il PdS: " ... <i>binario ... (pari o dispari) fra ... e ... interrotto</i> (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: <i>per ...</i>). <i>Autorizzo azionare relativo dispositivo di fuori servizio"</i>.</p> <p>Il DM che presenzia il PdS deve dare conferma al DCO, con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate, solo nel caso in cui il comando di <i>"fuori servizio"</i> non sia andato a buon fine.</p>					
<p>11. Il DCO deve avvisare dell'interruzione ed autorizzare a comandare il <i>"fuori servizio"</i> il DM che presenzia il PdS che ha il blocco orientato per le partenze con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate:</p> <p>" ... <i>binario ... (pari o dispari) fra ... e ... interrotto</i> (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: <i>per ...</i>). <i>Autorizzo azionare relativo dispositivo di fuori servizio"</i>.</p> <p>Inoltre, il DCO dovrà trasmettere con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate al DM del PdS attiguo:</p> <p>"... <i>binario ... (pari o dispari) fra ... e ... interrotto</i> (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: <i>per ...</i>)".</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>Il DM autorizzato a comandare il <i>“fuori servizio”</i> deve dare conferma al DCO con dispaccio oppure con comunicazioni verbali registrate, solo nel caso in cui il comando del <i>“fuori servizio”</i> non sia andato a buon fine.</p>					
<p>12. La riattivazione di un binario <i>“fuori servizio”</i> ha luogo mediante azionamento, in senso inverso, del medesimo dispositivo con cui è stata effettuata l'esclusione dalla circolazione. Le modalità d'intervento del DCO e dei DM dei PdS presenziati sono le stesse di quelle previste ai commi precedenti</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>13. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del <i>“fuori servizio”</i>, e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, l'operatore (DM o DCO) competente a rimuovere il <i>“fuori servizio”</i> potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l'apposito dispositivo. Il guasto delle apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio. La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole. Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia. In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per l'inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL le procedure di seguito specificate (2) (3).</p> <p><i>Linee con BA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (4); - per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno; per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: <i>"Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti"</i>. <p>Le suddette procedure devono essere adottate per l'inoltro dei treni sia con il blocco orientato per le partenze che per gli arrivi.</p> <p>(2) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 27 e 28.</p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>(3) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della circolazione a doppio binario.</p> <p>(4) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici</p> <p><i>Linee con B.ca</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (5); - per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno; - per i PL protetti dai PBI, nel caso in cui non sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI spento (<i>"Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n° ... spento con lettera "A" spenta"</i>) e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale (<i>"Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km..."</i>). <p>Nel caso in cui sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI disposto a via impedita (<i>"Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°... disposto a via impedita con lettera "A"</i></p>					

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p><i>spenta</i>) e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale (<i>"Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km..."</i>).</p> <p>Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del <i>"fuori servizio"</i>, la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa.</p> <p>Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.</p> <p>(5) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici</p>					
<p>14. Sulle linee munite della segnalazione di cui al p. 23 dell'Allegato 1 RS (<i>"C"</i> luminosa) i dispacci di richiesta e di concessione dell'interruzione di un binario di linea o di stazione fra il titolare dell'interruzione e il DCO (o DM) possono essere sostituiti da intese verbali, se le operazioni di stabilizzazione del fs del binario si completano regolarmente (accensione della relativa lettera <i>"C"</i> luminosa). Quando l'interruzione interessa una località di servizio in regime di <i>"TP/EDCO"</i> oppure <i>"AutA/EDCO"</i> il DCO, prima di concedere un'interruzione, dovrà impartire il comando di inibizione apertura segnali nelle due località di servizio limitrofe alla località suddetta. Inoltre, la rimozione del fs e dell'inibizione apertura segnali dovrà essere effettuata dal DCO solo dopo l'avvenuta liberazione del fs in una delle due località</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>limitrofe anzidette. Al termine dell'interruzione, se le operazioni di liberazione del fs del binario tramite gli appositi dispositivi si completano regolarmente, il dispaccio di nulla osta per la ripresa della circolazione sul binario precedentemente interrotto può essere sostituito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da comunicazione verbale tra il titolare dell'interruzione e il DCO (o DM), se la stazione è presenziata; - da comunicazioni verbali registrate tra il titolare dell'interruzione ed il DCO se l'impianto è telecomandato. Qualora le predette operazioni di riattivazione non si completano regolarmente la comunicazione per la ripresa della circolazione deve avvenire per iscritto. <p>Analogamente, nel caso di regolare funzionamento dei dispositivi di stabilizzazione del fs di un binario, il dispaccio di annuncio dell'interruzione alle stazioni interessate può essere sostituito da comunicazioni verbali registrate. L'accensione della lettera "C" costituisce per il titolare dell'interruzione l'autorizzazione ad impegnare il tratto interessato, solo se le relative operazioni di stabilizzazione del fs sono state effettuate dallo stesso agente. L'utilizzazione dell'interruzione da parte di altro agente può avvenire solo previo nulla osta del titolare della relativa interruzione.</p>					
<p>15. Ogni qualvolta debbano essere inviati treni sul binario di destra, deve farsi uso del</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>dispositivo d'inversione del blocco, se efficiente.</p> <p>L'azionamento del dispositivo d'inversione è efficace solo se sono libere, sul binario interessato, tutte le sezioni del blocco e non vi sono itinerari di partenza in atto né richieste di chiusura PL in atto.</p>					
<p><i>Linee con BA</i></p> <p>16. L'inversione del blocco avviene mediante specifico comando del DCO sull'apposito dispositivo, se entrambi i PdS attigui al binario interessato sono telecomandati dal DCO.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>17. L'agente del posto presenziato, ricevuto l'ordine verbale del DCO, o lo specifico consenso elettrico se l'impianto è in regime di teleconsenso DCO, deve trasmettere la richiesta oppure il consenso di inversione, a seconda che il blocco sia orientato verso il posto presenziato o verso il posto attiguo telecomandato dal DCO; l'operazione complementare (consenso o richiesta) deve essere eseguita dal DCO.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>18. L'inversione del blocco, avviene mediante richiesta da parte dell'agente del posto periferico verso il quale è orientato il BA e concessione del consenso da parte dell'agente dell'altro posto. Tale operazione è subordinata al ricevimento dell'ordine verbale del DCO, o dello specifico consenso elettrico se gli impianti sono in regime di teleconsenso DCO.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p><i>Linee con B.ca</i></p> <p>19. L'inversione del B.ca avviene mediante specifico comando del DCO sull'apposito</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
dispositivo, se entrambi i PdS attigui al binario interessato sono telecomandati dal DCO.					
20. Il DM del PdS presenziato, trasmette il consenso oppure la richiesta d'inversione, a seconda che il B.ca sia orientato verso lo stesso o verso il PdS attiguo telecomandato dal DCO; l'operazione complementare (consenso o richiesta) viene eseguita dal DCO.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
21. L'inversione del blocco avviene mediante richiesta da parte del PdS verso il quale è orientato il B.ca e consenso da parte del PdS attiguo interessato, da scambiare utilizzando gli organi dell'apposito dispositivo. Tale operazione è subordinata al ricevimento dell'ordine verbale del DCO.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
22. In caso di guasto del dispositivo di inversione del blocco, la circolazione deve essere regolata, sul binario interessato, nei due sensi secondo le norme del blocco guasto, riportate nelle apposite Istruzioni		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
23. Tasto di soccorso per l'inversione del blocco su un Binario. <i>Linee con BA</i> L'inversione del blocco su un binario con uno o più circuiti di BA guasti è possibile, mediante l'impiego dell'apposito tasto di soccorso, solo fra due posti attigui entrambi presenziati. Si fa eccezione per alcune linee telecomandate dove tale operazione può essere effettuata direttamente dal DCO previo apposito comando di soccorso. L'azionamento del predetto tasto o		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>comando deve essere subordinato all'accertamento che nessun treno sia in circolazione su tale binario.</p> <p>Per l'accertamento del giunto dell'ultimo treno circolato nei PdS telecomandati dal DCO è ammesso il ricorso ad altri idonei interventi, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle disposizioni locali.</p> <p><i>Linee con B.ca</i></p> <p>Sulle linee con B.ca il tasto di soccorso per l'inversione del senso di blocco con B.ca occupato non è previsto.</p> <p>Su tali linee, nel caso in cui l'occupazione è dovuta a guasto del B.ca, deve essere utilizzato il tasto o la funzione TI B.ca in uno dei PdS limitrofi, con le modalità previste nelle apposite Istruzioni. Su alcune linee telecomandate, tale operazione può essere effettuata direttamente dal DCO dal posto centrale. L'impiego del tasto o funzione TI B.ca non è ammesso nel caso in cui l'occupazione sia dovuta ad un treno arrestatosi in linea per guasto.</p>					
<p>24. Qualora, pur essendo regolarmente orientato ed efficiente il blocco, l'inoltro di un treno dovesse avvenire con segnale a via impedita (od il treno dovesse partire da binario eccezionalmente sprovvisto di segnale di partenza), oltre a prescrivere, nei modi consueti, l'esonero dal rispetto del segnale (o la partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza), va dato avviso al treno, con mod. M. 40 TELEC, del binario sul quale dovrà istradarsi: <i>"Dovete istradarvi sul</i></p>	<p>10.1 Ogni qualvolta per il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio o su un tratto di linea (comprendente una o più sezione di blocco), non possa essere concesso il relativo "consenso al movimento" tramite il sistema di segnalamento devono essere individuate le condizioni di sicurezza mancanti. Il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto delle norme seguenti:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o della libertà del tratto di linea, sull'itinerario interessato il treno deve circolare con marcia a vista e</p>	<p>Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p><i>binario di sinistra/destra</i>". Tale prescrizione non occorre nel caso in cui sia possibile attivare il segnale di avvio a luce fissa.</p>	<p>il movimento del treno può avvenire a condizione che l'itinerario o il tratto di linea sia concesso ad uso esclusivo del treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri rotabili. Inoltre, sul tratto di linea, la circolazione del treno deve avvenire solo a seguito dell'accertamento della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato oppure, purché non siano in atto lavorazioni che possono causare indebiti consensi al movimento, al treno deve essere concesso un consenso al movimento con marcia a vista. Per l'accertamento della completezza del treno è ammesso avvalersi dell'agente di condotta;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatori. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della inibizione del passaggio del traffico lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 14;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>10.2 Le condizioni di sicurezza mancanti, che impongono il rispetto di quanto previsto al precedente punto 10.1, che non vengono individuate in modo automatico dal sistema di segnalamento devono essere individuate dal regolatore della circolazione. In tale ultima evenienza il</p>				

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>regolatore della circolazione deve mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad assicurare che il suo intervento non riduca il livello di sicurezza, normalmente realizzato dai dispositivi tecnologici.</p> <p>Qualora in seguito al controllo delle condizioni mancanti il regolatore della circolazione debba ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono essere effettuati, prima del loro utilizzo, gli accertamenti che consentono di realizzare le condizioni di sicurezza che non sono più accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza.</p> <p>Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso, considerare come condizione di sicurezza mancante quando non abbia riscontro certo della regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati.</p> <p>10.3 La ripresa della circolazione dei treni alle condizioni di cui al precedente punto 10.2 deve essere sempre ordinata dal regolatore della circolazione, salvo la concessione del consenso al movimento da parte del sistema di segnalamento.</p>				
<p>25. Nei PdS di cui all'art. 1 comma 5/a, la prescrizione di cui al precedente comma 24 va praticata a tutti i treni stradati sul binario di destra, anche se il segnale imperativo di blocco a valle degli scambi è disposto a via libera. In tali circostanze, la conferma per il personale di condotta della disposizione a via libera del segnale imperativo di BA a valle degli scambi, è implicita nell'ordine di partenza dato dal DM che presenzia il PdS.</p> <p>Il personale di condotta, dopo la partenza, è tenuto ad assicurarsi dell'effettiva disposizione a via libera del predetto segnale, fermando prontamente il treno qualora il segnale stesso non presenti tale</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 24.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
aspetto.					
<p>26. Nei PdS di cui al precedente art. 1 comma 5/a, in caso di guasto del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il blocco è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo con la specifica prescrizione del mod. M. 40 TELEEC. Nel caso che il segnale imperativo di blocco si disponga improvvisamente a via impedita ed il conseguente arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa devono essere adottate procedure analoghe a quelle previste, per il caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza dall'IPCL e dall'ISPAT.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 24.			
<p>27. Nel caso di arresto di un treno circolante nel senso di sinistra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato esistano PL, il DCO dovrà vincolare la partenza del treno al proprio nulla osta, trasmettendo all'agente treno di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito ordine scritto. Solo dopo aver provveduto a quanto sopra e, nel caso di un tratto di linea comprendente più sezioni di blocco, dopo aver accertato che il treno precedente quello fermo in linea è giunto nel PdS attiguo abilitato, si potrà procedere all'esclusione dalla circolazione del binario in questione mediante</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 24.			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>l'azionamento dell'apposito dispositivo e con l'adozione delle procedure previste al precedente comma 5. Il DCO può autorizzare il proseguimento solo dopo aver provveduto alla riattivazione del binario, prescrivendo marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL ancora da impegnare dal treno protetti dal segnale di partenza delle stazioni, dai segnali permissivi di PBA o dai PBI nonché dei PL con semibarriere azionate automaticamente. Nel caso particolare di altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo, devono essere adottati per tutti i treni i provvedimenti sopra descritti.</p> <p>Se l'arresto accidentale del treno avviene su tratto non comprendente PL, l'uso del tasto di soccorso per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto va subordinato solo all'accertamento che il treno precedente sia giunto nel PdS attiguo abilitato. Le medesime procedure devono essere adottate nel caso di arresto di un treno nell'ambito di un PdS in regime "TP/EDCO" oppure "AutA/EDCO".</p>					
<p>28. Nel caso di arresto in linea di un treno circolante nel senso di destra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovranno essere emanate dalle Unità periferiche interessate norme analoghe a quelle di cui al precedente comma 27, in relazione alle specifiche situazioni di fatto ed alle caratteristiche d'impianto. Tali norme dovranno essere inserite nell'Orario</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 24.</p>			

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
di servizio.					
<p>29. Nel caso di guasto totale delle telecomunicazioni, per cui non fosse possibile lo scambio delle intese verbali e la trasmissione dei dispacci di cui al precedente comma 5, non è ammesso effettuare interruzioni od utilizzare intervalli di orario con il solo impiego dei dispositivi previsti nelle presenti norme. E' invece ammesso l'impiego delle attrezzature per la circolazione a binario unico, se efficienti, qualora il guasto telefonico subentri dopo il completamento delle procedure previste per l'interruzione dell'altro binario. L'operatore che ha posto fuori servizio un binario con l'azionamento dell'apposito dispositivo, può riattivarlo con il dispositivo stesso, anche in caso di guasto dei collegamenti telefonici con il PdS attiguo, o col DCO, se ha ricevuto conferma scritta della riattivazione del binario da parte del personale tecnico interessato.</p>	<p>11.5 In caso di guasto ai sistemi di comunicazione e comunque in tutti i casi in cui non sia possibile utilizzare i sistemi di comunicazione a disposizione, il personale dell'esercizio deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare la sicurezza della circolazione dei treni.</p> <p>11.6 In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>	<p>Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del Gl.</p>	<p>X</p>		
<p>30. Nel caso di guasto contemporaneo del dispositivo per l'inversione del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere arrestata fino alla riparazione dei dispositivi o delle telecomunicazioni.</p>	<p>11.6 In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 29.</p>			
<p>31. I PdS in esclusione DCO, che sono impresenziati e telecomandati da DM di altro PdS, oppure che sono presenziati da un agente con funzioni di apposito incaricato e subordinati a consensi elettrici del DM di altro PdS, possono essere utilizzati per limitare il tratto ridotto a binario unico,</p>	<p>7.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del Gl.</p>	<p>X</p>		

DELB	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
con l'applicazione, in quanto pertinenti, di tutte le norme stabilite nelle presenti Disposizioni nonché di quelle previste nelle disposizioni locali.					
32. Nei PdS gestiti in regime "TP/EDCO" o "AutA/EDCO" le operazioni previste ai precedenti commi 1 e 15, avvengono automaticamente.		Vale quanto previsto per il precedente comma 31.			
Allegati 1-5		Vale quanto previsto per il precedente comma 31.			