

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 05 - 2019

PROCEDURA DI INTERFACCIA. EMANAZIONE DELLE NUOVE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE

- Visto il Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n° 162 «Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie» e successive modifiche e integrazioni;
- visto il Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012 emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Riordino normativo: emanazione delle «Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria», del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» e delle «Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria»;
- vista la Direttiva n° 01/2012 del 9 agosto 2012 emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie «Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo»;
- viste le norme vigenti sull'Infrastruttura ferroviaria FERROVIENORD S.p.A, si emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

1. FINALITÀ

Con la presente Disposizione di Esercizio vengono emanate le nuove «Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate» (DELB) riportate in allegato che è parte integrante della presente Disposizione di Esercizio.

2. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **29 giugno 2019**.

IL DIRETTORE
(dott. ing. Giovanni GALLI)

ALLEGATO ALLA DISPOSIZIONE N° 05 DEL 16/01/2019

**DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO
SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE**
in uso sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD

INTRODUZIONE E PROCEDURE DI INTERFACCIA

Il presente testo normativo stabilisce, in merito alla gestione della circolazione sulle linee a doppio binario banalizzate attrezzate con il blocco elettrico automatico, le procedure a uso del personale del Gestore dell'Infrastruttura, nonché le procedure di interfaccia con il personale delle Imprese Ferroviarie.

Per quanto sopra, il presente testo normativo non è di per sé utilizzabile direttamente dal personale operativo delle Imprese Ferroviarie ma serve come riferimento per elaborare i relativi manuali di mestiere.

Pertanto, il presente testo normativo è rivolto al personale del Gestore dell'Infrastruttura e alle competenti strutture delle Imprese Ferroviarie; quest'ultime devono emanare ciascuna i propri manuali di mestiere che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

Le procedure di interfaccia relative al presente testo normativo sono di seguito indicate:

- articolo 1. (escluso l'articolo 1.9.);
- articolo 2.;
- articolo 4.;
- articoli 7.3. e 7.4.;
- articolo 8.;
- articolo 9.

INDICE

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI.....	4
1. DISPOSIZIONI GENERALI.....	5
1.1. PREMessa	5
1.2. ATTREZZATURE PER LA BANALIZZAZIONE	5
1.3. SEZIONI DI BLOCCO.....	5
1.4. SEGNALI DELLE LOCALITÀ DI SERVIZIO E DI LINEA	5
1.5. NUMERAZIONE DEI SEGNALI DI BLOCCO INTERMEDI.....	5
1.6. SISTEMA DI CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI.....	6
1.7. RIPETIZIONE CONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA	6
1.8. MARCIA PARALLELA.....	6
1.9. PASSAGGI A LIVELLO	6
1.10. ESPOSIZIONE DEL SEGNALE DI FERMATA SUL BINARIO INTERROTTO	6
1.11. INDICAZIONE NEL FASCICOLO LINEE	6
1.12. INOLTRO DEI TRENI SUL BINARIO DI DESTRA	7
2. PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO AI TRENI	7
3. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA.....	7
3.1. ESERCIZIO NORMALE	7
3.2. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE	7
4. PASSAGGI A LIVELLO	8
5. DISPOSIZIONI PER L'INTERRUZIONE DI UN BINARIO	8
6. RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO	8
6.1. ESERCIZIO NORMALE	8
6.2. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO	8
7. INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO	9
7.1. ESERCIZIO NORMALE	9
7.2. INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE	9
7.3. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO	9
7.4. DISTANZIAMENTO DEI TRENI CON IL BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO NEL SENSO RIMASTO IN EFFICIENZA	9
7.5. INCOMPLETA INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO	10
8. AVVISO AI TRENI DEL BINARIO DI INOLTRO.....	10
9. ARRESTO DI UN TRENO IN LINEA.....	10

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

AM	Agente manutentore del settore segnalamento
BA	Blocco elettrico automatico
BAcc	Blocco elettrico automatico a correnti codificate
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DM	Dirigente movimento
FL	Fascicolo linee
GI	Gestore dell'Infrastruttura
IEAT	Istruzione per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche a bordo dei veicoli
IEPL	Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello
IF	Impresa Ferroviaria
PBA	Posto di blocco intermedio automatico
PL	Passaggio a livello
RCT	Regolamento per la circolazione dei treni
RTB	Rilevamento temperatura delle boccole
SCMT	Sistema di controllo della marcia dei treni
TP	Tracciato permanente sulle linee attrezzate con il BA

1. DISPOSIZIONI GENERALI

1.1. PREMESSA

Le presenti Disposizioni disciplinano l'esercizio sulle linee o tratte di linea dotate di particolari attrezzature per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di circolazione (linee banalizzate) e sono valide solo sulle linee o tratte di linea attrezzate con il BA.

Per le situazioni non previste nelle presenti Disposizioni devono essere adottate le comuni norme regolamentari. Per particolari tratte di linea banalizzate (interconnessioni, ecc...) possono essere impartite deroghe alle presenti Disposizioni.

Le località di servizio sono attrezzate con il dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea e si definiscono:

- di tipo «A», quelle dotate dei dispositivi per la richiesta e la concessione del relativo consenso;
- di tipo «B», quelle dotate del solo dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea.

Salvo quanto diversamente specificato, le presenti Disposizioni valgono sia per le località di servizio di tipo «A» sia per quelle di tipo «B».

1.2. ATTREZZATURE PER LA BANALIZZAZIONE

Le particolari attrezzature previste dall'articolo 1.1., sono:

- a) dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea (1);
- b) BA dotato di dispositivi per la richiesta e la concessione del consenso di inversione del senso del blocco su ciascun binario e cioè per l'istituzione della circolazione a destra (2) o per il ripristino, sullo stesso binario, della circolazione a sinistra (2);
- c) nelle località di servizio, impianti di sicurezza che permettono la formazione di itinerari da e per il binario di destra e segnalamento per la circolazione a destra;
- d) segnalamento di linea per la circolazione a destra.

I dispositivi di comando e di soccorso, nonché le segnalazioni di controllo, per l'esclusione dalla circolazione di ciascun binario di linea, per l'istituzione della circolazione a destra e il ripristino della circolazione a sinistra, sono descritti nelle istruzioni di dettaglio relative alle singole località di servizio.

1.3. SEZIONI DI BLOCCO

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 (che ha anche la funzione di segnale di blocco) di una stazione e dal segnale di protezione della successiva stazione.

Una sezione di blocco può essere anche delimitata, da uno o da entrambi i lati, dal segnale di protezione (che ha anche la funzione di segnale di blocco) di un bivio o di un posto di comunicazione.

Se nel tratto di linea compreso tra due località di servizio esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate, da uno o da entrambi i lati, dai segnali di PBA.

1.4. SEGNALI DELLE LOCALITÀ DI SERVIZIO E DI LINEA

Sulle linee o tratte di linea banalizzate sono permanentemente accesi:

- i segnali di protezione (e relativi avvisi) e i segnali di partenza delle località di servizio;
- i segnali di PBA a cui è associata la funzione di protezione di deviatori in linea o di punti singolari della linea (e relativi avvisi).

I rimanenti segnali di PBA (e gli eventuali segnali di avviso isolati) sono accesi solo nel senso di orientamento del blocco.

1.5. NUMERAZIONE DEI SEGNALI DI BLOCCO INTERMEDI

I segnali di PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei segnali di PBA del binario attiguo relativi al senso di circolazione a sinistra e sono contraddistinti tra loro da una diversa lettera

(1) Un binario di linea escluso dalla circolazione per mezzo di tale dispositivo si definisce, più brevemente, «fuori servizio».

(2) La circolazione «a sinistra» o «a destra» è sempre riferita al senso di marcia del treno.

maiuscola.

I numeri dei segnali di PBA sono riportati nel FL.

1.6. SISTEMA DI CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI

Le linee o tratte di linea banalizzate sono attrezzate, sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra, con il SCMT.

Le linee o tratte di linea attrezzate con il SCMT sono indicate nel FL con apposito segno convenzionale.

1.7. RIPETIZIONE CONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA

Le linee o tratte di linea banalizzate, salvo casi particolari, sono attrezzate con il BAcc atto a consentire la ripetizione continua dei segnali in macchina, sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra.

Con il BAcc è possibile trasmettere con continuità, a bordo dei veicoli attrezzati con speciali apparecchiature di sicurezza, le informazioni inerenti all'aspetto dei segnali e alle condizioni della via.

Le linee o tratte di linea attrezzate con il BAcc sono indicate nel FL con apposito segno convenzionale.

1.8. MARCIA PARALLELA

La circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o marcia parallela avviene quando i treni utilizzano il blocco orientato nel medesimo senso sui due binari di linea ed è ammessa purché i treni siano equipaggiati con le apparecchiature di bordo relative alle attrezzature previste dagli articoli 1.6. e 1.7.

L'adozione della circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o marcia parallela, dei treni sulle linee o tratte di linea banalizzate è subordinata a specifica autorizzazione della competente Direzione del GI.

Sulle suddette linee o tratte di linea la contemporanea circolazione dei treni con il blocco orientato nel senso di destra su entrambi i binari è consentita solo nei casi autorizzati dalla competente Direzione del GI.

I treni che devono essere messi in circolazione privi delle apparecchiature previste dagli articoli 1.6. e/o 1.7. devono essere tempestivamente notificati a tutti i DM e i DCO interessati a cura del referente dell'IF.

Qualora l'agente di condotta, per guasto, non possa utilizzare le apparecchiature previste dagli articoli 1.6. e/o 1.7., deve osservare le norme previste dall'IEAT.

Quando il BA è regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, se non fosse possibile utilizzare le attrezzature previste dagli articoli 1.6. e/o 1.7., per assenza o per guasto di tali attrezzature, il treno può essere inviato in circolazione parallela solo se inoltrato sul binario di sinistra.

Nel caso di istituzione del regime del blocco telefonico sul binario di destra (o accertamento della libertà della tratta interessata a cura del DCO), non è consentita la circolazione parallela per quel senso di marcia.

In tutti i casi in cui i treni vengono distanziati con il regime del blocco telefonico, nelle relative comunicazioni registrate deve essere sempre specificato il binario di inoltra (di sinistra o di destra).

1.9. PASSAGGI A LIVELLO

Tutti i PL sono protetti da segnale, sia per la circolazione sul binario di sinistra sia per la circolazione sul binario di destra.

La richiesta del consenso elettrico di chiusura dei PL di linea e la trasmissione delle relative conferme, sono distinte per binario.

Sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra, qualora un segnale di una località di servizio che protegge dei PL non possa essere disposto a via libera (o qualora la partenza del treno avvenga eccezionalmente da un binario sprovvisto di segnale), devono essere osservate le norme previste dall'IEPL.

1.10. ESPOSIZIONE DEL SEGNALE DI FERMATA SUL BINARIO INTERROTTO

Nelle località di servizio per l'esposizione del segnale di fermata sui binari interrotti alla circolazione devono essere osservate le norme previste dal RCT (il dispositivo di esclusione di un binario è atto a evitare l'esposizione del segnale di fermata).

1.11. INDICAZIONE NEL FASCICOLO LINEE

Le linee o tratte di linea banalizzate sono riportate nel FL, specificando se è consentita la marcia parallela e la contemporanea circolazione dei treni sul binario di destra su entrambi i binari, a norma dell'articolo 1.8.

Nel FL sono riportate le indicazioni riguardanti sia il binario di sinistra sia il binario di destra, per ciascun senso di marcia.

1.12. INOLTRO DEI TRENI SUL BINARIO DI DESTRA

Nelle località di servizio l'inoltro dei treni sul binario di destra con il segnale disposto a via libera non comporta alcun avviso ai treni stessi.

Il DM o il DCO deve indicare sul modulo 0245 i treni inoltrati sul binario di destra.

Sulle linee o tratte di linea dove non è consentita la marcia parallela, non è ammesso, salvo il caso previsto dall'articolo 9., inoltrare i treni nel senso di circolazione a destra se non è stato prima interrotto il binario di sinistra.

2. PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO AI TRENI

Sulle linee o tratte di linea banalizzate tutti i treni, con l'eccezione di seguito indicata, devono essere in possesso delle prescrizioni di movimento interessanti sia il binario di sinistra sia il binario di destra.

Tutte le prescrizioni di movimento notificate tramite il modulo 0229, se non è diversamente precisato nel suddetto modulo, sono valide per entrambi i binari. Tale precisazione, se occorrente, compete a chi dispone per l'emissione della prescrizione di movimento e va riportata sul modulo stesso con la formula «Da rispettarsi se inoltrati sul binario di sinistra (*oppure*: di destra)».

Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati, le prescrizioni di movimento afferenti ai tratti di linea fino alla stazione limitrofa a quella dove la prescrizione viene notificata.

3. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA

3.1. ESERCIZIO NORMALE

Per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea è previsto un apposito dispositivo denominato «fuori servizio» (attivabile tramite il tasto, la funzione o il comando «fs»).

Nelle località di servizio di tipo «A» l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo avviene mediante la richiesta da parte di una località di servizio abilitata e il consenso da parte della località di servizio limitrofa abilitata (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO).

Nelle località di servizio di tipo «B» l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo non è subordinata ad alcun intervento del DM o del DCO della località di servizio limitrofa.

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo inibisce la disposizione a via libera dei segnali che immettono su tale binario, rendendo inefficiente la prima sezione di blocco sul binario stesso.

Nelle località di servizio di tipo «A» il «fuori servizio» può essere applicato, dalla singola località, su un binario solo con il blocco orientato per la circolazione a sinistra.

Nelle località di servizio di tipo «B» il «fuori servizio» può essere applicato, da entrambe le località, su un binario sia con il blocco orientato per la circolazione a sinistra sia con il blocco orientato per la circolazione a destra.

L'azionamento del dispositivo del «fuori servizio» è efficace solo quando, sul binario interessato, il blocco sia orientato per le partenze, siano libere le sezioni di blocco tra le due località di servizio limitrofe e non vi siano itinerari di partenza o richieste del consenso elettrico di chiusura di PL in atto; nel caso in cui la successiva località di servizio sia disabilitata oppure disabilitata e impresenziata (o sia esercitata in regime TP), la verifica e il «fuori servizio» si estendono automaticamente fino alla successiva località di servizio abilitata (oppure telecomandata).

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea determina sul binario stesso l'inefficacia del dispositivo di RTB.

3.2. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, con una o più sezioni occupate per guasto, è possibile mediante l'impiego dell'apposito tasto di soccorso o della funzione «Tbfs» previsto nelle località di servizio limitrofe (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO).

L'utilizzo del suddetto tasto o funzione (oppure comando) è subordinato all'accertamento che l'ultimo treno che

ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella località di servizio interessata, salvo il caso previsto dall'articolo 9.

4. PASSAGGI A LIVELLO

L'avvenuta esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo determina sul binario stesso l'inefficacia del comando per la richiesta del consenso elettrico di chiusura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la disattivazione dei dispositivi per la richiesta di chiusura degli altri PL. Qualora il binario sia occupato da uno o più treni, si determina inoltre, in corrispondenza e a valle dei treni stessi, la riapertura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la liberazione degli altri PL (salvo che ciò venga temporaneamente inibito dalla circolazione dei treni sul binario attiguo).

Nel caso eccezionale di arresto di un treno sulla zona di attraversamento stradale di un PL, prima di provvedere per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, occorre il preventivo presenziamento sul posto del PL stesso.

All'atto della riattivazione del binario, si determina la reinserzione del comando per la richiesta del consenso elettrico di chiusura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la riattivazione del dispositivo per la richiesta di chiusura degli altri PL; in corrispondenza e a valle di eventuali treni fermi in linea si devono invece ritenere persistenti le condizioni determinate dall'esclusione dalla circolazione del binario.

5. DISPOSIZIONI PER L'INTERRUZIONE DI UN BINARIO

Qualora occorra interrompere alla normale circolazione un binario, quest'ultimo va posto «fuori servizio» con l'impiego dell'apposito dispositivo, salvo il caso di circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione per trasferimento con l'ausilio dei segnali.

In ogni caso devono essere osservate le norme previste dal RCT relative alle interruzioni di circolazione.

6. RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO

6.1. ESERCIZIO NORMALE

Un binario escluso dalla circolazione per mezzo del dispositivo del «fuori servizio» può essere riattivato mediante l'azionamento, in senso inverso, del medesimo tasto o comando «fs» con cui è stata effettuata l'esclusione oppure tramite la funzione di rimozione del «fs».

La riattivazione, per caratteristiche di impianto, non è subordinata ad alcun intervento del DM o del DCO nella località di servizio limitrofa; pertanto, deve essere richiamata verbalmente l'attenzione di quel DM o del DCO, al quale perviene comunque la segnalazione di riattivazione.

Nelle località di servizio di tipo «A», il DM o il DCO nella località di servizio limitrofa non può togliere il consenso di esclusione dalla circolazione precedentemente trasmesso, che viene automaticamente annullato dall'operazione di riattivazione.

In ogni caso devono essere osservate le norme previste dal RCT relative alla riattivazione della circolazione dopo un'interruzione.

Sulle linee o tratte di linea dove non è consentita la marcia parallela, non è ammesso inoltrare un treno sul binario riattivato senza attendere che il treno, precedentemente licenziato nello stesso senso sul binario attiguo, sia giunto nella successiva località di servizio abilitata.

6.2. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO

Qualora non si possa ottenere la riattivazione del binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del «fuori servizio» e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM o il DCO può disporre per la riattivazione solo con la comunicazione registrata prevista dal RCT, tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono dei PL, la riattivazione con comunicazione registrata è ammessa solo a condizione che venga ristabilito il «fuori servizio» per mezzo dell'apposito dispositivo.

La mancata riattivazione del binario determina il mantenimento dello stato di inefficienza del BA; pertanto, la circolazione dei treni sul binario riattivato con comunicazione registrata deve essere regolata con il regime del blocco telefonico (o previo accertamento della libertà della tratta interessata a cura del DCO) e i treni devono essere inoltrati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per il movimento dei treni con i segnali disposti a via impedita, ai treni deve essere notificata, oltre alle altre necessarie prescrizioni di movimento, anche quella relativa alla marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL interessati, qualunque sia l'orientamento del blocco.

La mancata riattivazione del binario determina il mantenimento dello stato di inefficienza dei dispositivi di RTB.

7. INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO

7.1. ESERCIZIO NORMALE

Qualora devono essere inviati i treni sul binario di destra, deve essere utilizzato il dispositivo di inversione del senso del blocco.

L'azionamento del dispositivo di inversione del senso del blocco è efficace solo quando, sul binario interessato, siano libere tutte le sezioni di blocco e non vi siano itinerari di partenza della località di servizio limitrofa o richieste del consenso elettrico di chiusura di PL di linea in atto.

L'inversione del senso del blocco avviene mediante la richiesta da parte del DM della località di servizio verso la quale è orientato il blocco e il consenso da parte del DM della località di servizio limitrofa, da scambiare utilizzando gli appositi tasti o funzioni (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO); nel caso in cui la successiva località di servizio sia disabilitata oppure disabilitata e impresenziata (o sia esercitata in regime TP), la richiesta e il consenso per l'inversione del senso del blocco si estendono automaticamente fino alla successiva località di servizio abilitata (oppure telecomandata).

In caso di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario, la successione dei treni deve essere stabilita, previe intese verbali, tra i DM delle due località di servizio limitrofe o dal DCO.

7.2. INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE

L'inversione del senso del blocco su un binario fra due località di servizio entrambe abilitate, quando sul binario stesso siano occupate per guasto una o più sezioni di blocco, è possibile mediante l'impiego del tasto o della funzione «TbBA»; il tasto deve essere risigillato o la funzione deve ritornare nello stato di riposo di volta in volta subito dopo ogni suo utilizzo.

I DM interessati o il DCO devono preventivamente accertare, con comunicazione registrata, che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella stazione interessata.

7.3. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO

In caso di guasto del dispositivo di inversione del senso del blocco, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere regolata nei due sensi di marcia con il regime del blocco telefonico (o previo accertamento della libertà della tratta interessata a cura del DCO), salvo il caso previsto dall'articolo 7.4.

Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il blocco è efficiente, non deve essere notificata alcuna prescrizione di movimento e, quando fra le due stazioni limitrofe abilitate esistono più sezioni di blocco, è consentito il loro distanziamento con il BA.

In caso di mancato funzionamento del dispositivo di inversione del senso del blocco, non è mai ammesso inviare i treni nel senso di circolazione a destra, sul binario interessato, senza avere prima provveduto a interrompere il binario attiguo.

7.4. DISTANZIAMENTO DEI TRENI CON IL BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO NEL SENSO RIMASTO IN EFFICIENZA

Sulle linee o tratte di linea a dirigenza locale, in caso di guasto del dispositivo di inversione del senso del blocco, se fra due stazioni limitrofe abilitate esistono più sezioni di blocco, è consentito il loro distanziamento con il BA nel senso rimasto in efficienza.

Il DM della stazione interessata, prima di inoltrare un treno a seguito di un altro precedentemente inviato nello stesso senso, in cui il BA è efficiente, deve richiedere l'autorizzazione al DM della successiva stazione con la

comunicazione registrata:

A DISTANZA DI BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO DAL TRENO CHIEDO INVIARE TRENO SUL BINARIO DI SINISTRA (*oppure*: DI DESTRA).

Il DM che riceve tale comunicazione, ancorché non sia giunto nella propria stazione il treno rispetto al quale è stata richiesta l'autorizzazione, può concedere il proprio benestare con la comunicazione registrata:

A DISTANZA DI BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO DAL TRENO AUTORIZZO INVIO TRENO SUL BINARIO DI SINISTRA (*oppure*: DI DESTRA).

Con la trasmissione di quest'ultima comunicazione l'inoltro di un treno nel senso inverso resta vincolato all'arrivo dell'ultimo treno, inviato con il BA efficiente, per cui si è concessa l'autorizzazione e tale condizione dovrà successivamente risultare nella corrispondente comunicazione registrata di via libera.

Le suddette comunicazioni devono essere registrate per esteso sul modulo 0181VL.

Qualora, per variazioni alla successione dei treni o per altri motivi, non possa eccezionalmente essere utilizzato un benestare concesso per l'inoltro di un treno a seguito di un altro a distanza di BA, il DM della stazione che ha ricevuto il predetto benestare deve richiederne l'annullamento con la comunicazione registrata:

PER (*motivo*) ANNULLATE VOSTRA AUTORIZZAZIONE N° PER TRENO

Il DM che ha concesso l'autorizzazione, dopo il ricevimento di tale richiesta, deve annullarla con la comunicazione registrata:

ANNULLO MIA AUTORIZZAZIONE N° PER TRENO

I DM, inoltre, devono annullare la richiesta e la concessione dell'autorizzazione, facendo apposita annotazione sul modulo 0181VL e riportando il numero di annullamento.

7.5. INCOMPLETA INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO

Durante le operazioni per l'inversione del senso del blocco con l'apposito dispositivo, può verificarsi che il BA non si stabilizzi in nessuno dei due sensi. In tale evenienza, accertata mediante intese verbali l'incompleta inversione del senso del blocco, i DM interessati o il DCO devono astenersi dall'effettuare ulteriori operazioni sul dispositivo di inversione del senso del blocco, richiedendo, nei modi d'uso, l'intervento dell'AM.

La circolazione dei treni sul binario interessato deve essere regolata con il regime del blocco telefonico in entrambi i sensi di marcia (o previo accertamento della libertà della tratta interessata a cura del DCO).

8. AVVISO AI TRENI DEL BINARIO DI INOLTRO

Qualora la partenza di un treno da una località di servizio abilitata debba avvenire con il segnale disposto a via impedita oppure eccezionalmente da un binario sprovvisto di segnale, anche in caso di BA regolarmente orientato ed efficiente, oltre alle altre prescrizioni di movimento occorrenti, ai treni deve essere notificato l'avviso relativo al binario (di sinistra o di destra) sul quale deve essere inoltrato.

Tale prescrizione di movimento non occorre quando ci si possa avvalere del segnale di avvio a luci fisse.

9. ARRESTO DI UN TRENO IN LINEA

Nel caso di un prolungato arresto in linea di un treno per investimento, richiesta di intervento del pronto soccorso sanitario, ecc..., dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato siano presenti dei PL, il DM della stazione limitrofa verso la quale il treno è diretto o il DCO deve ordinare verbalmente all'agente di condotta di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito nulla osta e riceverne conferma con la comunicazione registrata:

CONFERMASI RIPRESA DELLA CORSA DEL TRENO DA (*fermata, PBA, ecc...*) SOLO DOPO RICEVIMENTO VOSTRO NULLA OSTA.

Il DM che ha ricevuto la conferma di cui sopra dall'agente di condotta o il DCO, deve avvisare, con comunicazione registrata, il DM della stazione limitrofa che il proseguimento del treno è stato debitamente vincolato.

Solo dopo aver provveduto a quanto sopra oppure a seguito del ricevimento della richiesta di soccorso da parte dell'agente di condotta e, nel caso di un tratto di linea comprendente più sezioni di blocco, dopo aver accertato

che il treno precedente a quello fermo in linea è giunto nella stazione limitrofa abilitata, si può procedere all'esclusione dalla circolazione del binario interessato per mezzo dell'apposito dispositivo.

Terminata la necessità, il DM o il DCO interessato, dopo aver provveduto alla riattivazione del binario e aver notificato la prescrizione di movimento relativa alla marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali PL ancora da impegnare dal treno medesimo e le limitazioni previste per gli eventuali deviatoi in linea posti tra il treno fermo e il successivo segnale, può autorizzare l'agente di condotta alla ripresa della corsa del treno stesso con la comunicazione registrata:

NULLA OSTA RIPRESA DELLA CORSA TRENO DA

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 relativi alla ripresa della corsa vincolata al ricevimento del nulla osta.

Se l'arresto del treno avviene su un tratto di linea comprendente più sezioni di blocco e non siano presenti dei PL, l'esclusione dalla circolazione del binario interessato deve essere subordinata solo all'accertamento che il treno precedente sia giunto nella stazione limitrofa abilitata, fermo restando l'adozione dei provvedimenti sopra descritti relativi agli altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo.

Le medesime modalità devono essere adottate nel caso di arresto di un treno nell'ambito di una stazione disabilitata oppure disabilitata e impresenziata (o esercitata in regime TP).

Sulle linee o tratte di linea dove è consentita la marcia parallela, se non fosse possibile utilizzare le attrezzature previste dagli articoli 1.6. e/o 1.7., per assenza o per guasto di tali attrezzature, trovano applicazione le norme previste dall'articolo 1.8.

Sulle linee o tratte di linea dove non è consentita la marcia parallela, non è ammesso autorizzare la ripresa della corsa di un treno, nonché degli eventuali altri treni inviati in linea a seguito del suddetto treno, senza attendere che il treno circolante nello stesso senso sul binario attiguo sia giunto nella successiva stazione abilitata.