FERROVIENORD
FNMGROUP

Milano, 23 maggio 2022

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 01 - 2022

PROCEDURA DI INTERFACCIA.
MODIFICHE AD ALCUNE DISPOSIZIONI DI ESERCIZIO

- Visto il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n° 50, recante «Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie»;
- 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 Disposizioni di Esercizio n° 01/2019, n° 02/2019, n° 03/2019, n° 04/2019, n° 05/2019, n° 06/2019, n° 07/2019, n° 08/2019, n° 09/2019, n° 10/2019, n° 01/2020 e n° 05/2021,

si emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

1. FINALITÀ

Con la presente Disposizione di Esercizio si apportano modifiche:
- al Regolamento per la circolazione dei treni (RCT) cui Disposizioni di Esercizio n° 01/2019 e n° 01/2020;
- al Regolamento sui segnali (RS) cui Disposizioni di Esercizio n° 02/2019, n° 01/2020 e n° 05/2021;
- alla Prefazione all'orario di servizio (POS) cui Disposizioni di Esercizio n° 03/2019 e n° 01/2020;
- alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) cui Disposizioni di Esercizio n° 04/2019 e n° 01/2020;
- alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate (DELB) cui Disposizioni di Esercizio n° 05/2019 e n° 01/2020;
- all'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM) cui Disposizioni di Esercizio n° 06/2019 e n° 01/2020;
- all'Istruzione per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (IEITE) cui Disposizioni di Esercizio n° 07/2019 e n° 01/2020;
- all'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico (IEBA) cui Disposizioni di Esercizio n° 08/2019 e n° 01/2020;
- all'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico conta assi (IEBCA) cui Disposizione di Esercizio n° 09/2019;
- all'Istruzione per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche a bordo dei veicoli (IEAT) cui Disposizioni di Esercizio n° 10/2019 e n° 01/2020.

Le principali modifiche introdotte riguardano:
- l'introduzione dei punti di evacuazione e soccorso (RCT articoli 2.2., 2.4.4. e 23.2.3.);
- l'identificazione dei rallentamenti e alcune particolarità riguardanti le relative prescrizioni di movimento (RCT articoli 6.13.1. e 6.13.2. e RS articolo 23.2.);
- la soppressione delle norme riferite alla circolazione dei mezzi d'opera come treni o in composizione ai treni (RCT articoli 7.9. e 17., POS articoli 35., 52., 59., 60., 61., 64., 65., 66., 67. e capitoli IX e XII, ISM articolo 26.1. e allegato 3 e IEAT articoli 21.11. e 40.11.);
- l'esposizione del segnale di fermata sul binario interrotto (RCT articolo 18.1.3., DET articolo 16. comma 1. e DELB articolo 1.10.);
- la trasmissione di una copia del programma dell'interruzione alla struttura che ha richiesto l'interruzione e all'agente titolare (RCT articolo 18.2.1.);

- le consegne tra agenti titolari dell'interruzione (RCT articolo 18.2.7.);
- le modalità per la ripresa della corsa o per la retrocessione del treno a seguito della richiesta di soccorso (RCT articoli 19.6., 24.3. e 24.5. e DELB articolo 9.);
- l'obbligo, sulle linee a doppio binario attrezzate con il blocco elettrico automatico, del distanziamento dei treni con la marcia a vista, secondo le modalità previste dall'IEBA (RCT articolo 21.1.1., DET articolo 22. comma 4. e IEBA articoli 3.5., 7.5. e 14.3.);
- le modalità per la richiesta di retrocessione del treno da parte dell'agente di condotta (RCT articolo 23.3.);
- le modalità di circolazione del mezzo d'opera in ricognizione (RCT articolo 23.5.);
- la modifica dei dispacci con indirizzi convenzionali (RCT allegato 3);
- l'adeguamento dei ranghi di velocità massima ammessi dalla linea (RS articolo 27.3. e POS articolo 33. comma 1.);
- la soppressione del segnale di termine o deviazione della linea aerea di contatto, l'introduzione della segnaletica di sicurezza relativa alle condutture di trazione elettrica e l'adeguamento dei segnali per identificare le zone elettriche di stazione e gli alimentatori/scarti (RS allegato 1 articoli 28. e 29. e IEITE allegati 2 e 8);
- la circolazione dei treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600 tonnellate e fino a 2500 tonnellate (POS articolo 30. commi 1., 3., 4., 5. e articolo 52. comma 7.);
- le norme relative alla conferma al Dirigente Centrale Operativo (DCO), da parte dell'agente di condotta, delle prescrizioni di movimento ricevute riguardanti un treno avente origine da un posto periferico (DET articolo 9. comma 1.);
- l'introduzione della possibilità, da parte del DCO, di ordinare all'agente di condotta la trasmissione del giunto del proprio treno in un successivo posto periferico (DET articolo 10. comma 7.);
- le modalità per la redazione, la distribuzione e l'aggiornamento dei registri delle disposizioni di servizio delle località di servizio (ISM articolo 3. e allegato 6);
- l'introduzione delle norme relative alla modalità «Parking» (IEITE articolo 14.3.);
- le modalità operative per la disalimentazione, la messa a terra e la rialimentazione delle condutture di trazione elettrica per lavori (IEITE allegato 10), in particolare quelle riguardanti le strutture non appartenenti al settore trazione elettrica e le Imprese Appaltatrici;
- l'adeguamento della prescrizione di movimento da notificare ai treni in caso di autorizzazione per la ripresa della corsa per assenza di codice in zona codificata (IEAT articolo 26.12.);
- l'adeguamento e l'allineamento del contenuto di alcuni articoli dei testi normativi;
- l'adeguamento dei moduli 0450, 0450/1, 0466 e 0953.

La presente Disposizione di Esercizio costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012.

2. MODIFICHE AL REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

- **Introduzione e procedure di interfaccia – Il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

  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 documenti.
  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 documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

- **Articolo 2.1. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  L'*infrastruttura ferroviaria* è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, da altri punti caratteristici e dagli impianti e apparati centrali di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.

- **Articolo 2.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Sulle linee sono presenti località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni e altri punti caratteristici (fermate, passaggi a livello, raccordi, punti di evacuazione e soccorso e posti di blocco intermedi).

- **Articolo 2.4. – Il titolo è così sostituito:**

  2.4. ALTRI PUNTI CARATTERISTICI

- **Articolo 2.4. – Dopo l'articolo 2.4.3. è inserito il nuovo articolo 2.4.4.:**

  2.4.4. Punti di evacuazione e soccorso

  In base a quanto previsto dalla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie», i *punti di evacuazione e soccorso* (PES) sono aree definite, all'interno o all'esterno di determinate gallerie, in cui le squadre di emergenza possono utilizzare le attrezzature antincendio e i passeggeri e il personale possono abbandonare il treno. Essi sono riportati nel Fascicolo linee.
  Secondo quanto previsto dal Piano di emergenza interno, alcune stazioni o fermate possono svolgere anche la funzione di punti di evacuazione e soccorso. In tal caso, negli appositi riquadri del Fascicolo linee viene aggiunta la dizione «PES» al nome della stazione o della fermata.

- **Articolo 2.4. – La numerazione dell'attuale articolo 2.4.4. è modificata in 2.4.5.**

- **Articolo 3.3.3. – Il quinto e il sesto capoverso sono così sostituiti:**

  Il dirigente movimento che riceve la richiesta può accordare la via libera, a seguito di un treno inviatogli nello stesso senso di marcia, solo quando quest'ultimo sia giunto completo nella propria stazione. In tal caso, si adotta la formula:

  Formula 3: VIA LIBERA TRENO .....

  Il dirigente movimento che concede una via libera rispetto a un treno intercalato, in senso opposto, sul medesimo binario, deve subordinarla anche alla condizione che quest'ultimo treno sia giunto nella stazione del richiedente. In tal caso, si adotta la formula:

  Formula 4: GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO ..... VIA LIBERA TRENO .....

- **Articolo 5.2. – Il testo è così sostituito:**

  A ogni cambio o modifica dell'Orario di servizio e ogni qualvolta vi sia la necessità, il Responsabile Unità Circolazione per ciascuna stazione deve stabilire per i singoli treni, su apposito prospetto, il binario di ricevimento, partenza o transito, che può essere modificato, all'occorrenza, dal dirigente movimento.

- **Articolo 6.13.1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

  Per l'identificazione del tratto sul quale viene istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento le stazioni, i bivi e i posti di comunicazione.

- **Articolo 6.13.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Le prescrizioni di rallentamento devono essere notificate, tramite l'apposito modulo (specificando, in particolare, sempre il cippo chilometrico precedente l'inizio del rallentamento stesso), ai treni interessati a cura dei dirigenti movimento delle stazioni di origine con le modalità previste per le prescrizioni di movimento (articolo 3.7.), salvo quanto di seguito specificato.

- **Articolo 6.13.4. – Il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

  In caso di un rallentamento per necessità improvvise, fino a quando lo stesso non venga segnalato sul terreno e gestito dal SCMT e/o dal SSC, i dirigenti movimento devono notificare ai treni interessati la prescrizione di movimento di riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, specificando il motivo della soggezione; la riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica della prescrizione di movimento fino al primo cippo chilometrico o località di servizio posti oltre il termine del rallentamento stesso (1).
  La necessità di notificare ai treni interessati la suddetta riduzione di velocità termina quando l'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria notifica, con comunicazione registrata, ai dirigenti movimento interessati che il rallentamento viene segnalato sul terreno e gestito dal SCMT e/o dal SSC e, di conseguenza, il rallentamento deve essere notificato ai treni tramite l'apposito modulo.

  (1) Non superate la velocità di ..... km/h da ..... a ..... (*cippo chilometrico o località di servizio*) per rallentamento non gestito dal SCMT (e/o dal SSC).

- **Articolo 7.9. – Il quarto e il quinto capoverso sono così sostituiti:**

  I binari di circolazione e secondari sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti dagli altri binari di circolazione al fine di impedire ai veicoli in stazionamento di ingombrarli in caso di un loro eventuale indebito spostamento; i binari di circolazione sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti anche dai binari di linea. In mancanza delle indipendenze di cui sopra, lo stazionamento è ammesso a condizione che le Imprese Ferroviarie, al fine di impedire indebiti spostamenti

dei veicoli in stazionamento, attuino idonei provvedimenti, basati anche sulle caratteristiche plano-altimetriche dei binari interessati, da comunicare al Responsabile Unità Circolazione; per le stazioni in cui il Gestore dell'Infrastruttura fornisce alle Imprese Ferroviarie i servizi di manovra, le incombenze di cui sopra spettano al Responsabile Unità Circolazione.
Ad eccezione delle stazioni in cui il Gestore dell'Infrastruttura fornisce alle Imprese Ferroviarie i servizi di manovra, lo stazionamento dei veicoli, anche temporaneo, è di esclusiva competenza delle Imprese Ferroviarie.

- **Articolo 12.3. – Il testo è così sostituito:**

  Dell'effettuazione dei treni OL devono essere avvisati i posti intermedi secondo le modalità previste per i treni straordinari a orario prestabilito (articolo 11.), precisando l'ora di partenza dalla precedente stazione.

- **Articolo 14.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

  Nel caso in cui l'agente di condotta sia già in possesso del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento, al treno interessato deve essere notificata opportuna prescrizione di movimento (2) a cura del dirigente movimento della stazione di inizio del tratto di soppressione; quest'ultimo può provvedervi direttamente oppure può darne incarico, con comunicazione registrata, al dirigente movimento di un'opportuna stazione, ricevendone conferma con comunicazione registrata.
  Nel caso di soppressione parziale, se il treno viene messo in circolazione da una stazione intermedia, il dirigente movimento di quest'ultima deve richiedere le prescrizioni di movimento, da notificare al treno stesso, al dirigente movimento della relativa stazione di origine con le modalità previste dall'articolo 11.5.

  (2) Vostro treno soppresso da ..... a .....

- **Articolo 17. – Il primo e il terzo capoverso sono così sostituiti e il secondo capoverso è soppresso:**

  I *mezzi d'opera* sono veicoli ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (compresi i rilievi diagnostici) e per la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.
  I mezzi d'opera possono circolare e sostare sull'infrastruttura ferroviaria solo in regime di interruzione.

- **Articolo 18.1.3. – Il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

  L'esposizione del segnale di fermata non occorre:
  - in tutti i casi, se ci si può avvalere di appositi dispositivi che inibiscono la disposizione a via libera dei segnali di partenza interessati e l'attivazione dei relativi segnali di avvio;
  - sulle linee a doppio binario non banalizzate, se il binario interrotto è quello illegale;
  - nella stazione estrema alla tratta interrotta, nel caso in cui l'interruzione comprenda anche la stazione stessa.

  Nelle stazioni presenziate da solo dirigente movimento, per l'esposizione e la rimozione del segnale di fermata, il dirigente stesso può avvalersi anche del personale del Gestore dell'Infrastruttura non dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente medesimo.

- **Articolo 18.2.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

  L'annuncio deve essere indirizzato ai dirigenti movimento delle stazioni della tratta interrotta e viene trasmesso a cura della struttura del Gestore dell'Infrastruttura incaricata all'emanazione del programma dell'interruzione.
  La suddetta struttura deve anche trasmettere una copia del programma dell'interruzione alla struttura che ha richiesto l'interruzione; quest'ultima deve trasmetterne una copia all'agente titolare.

- **Articolo 18.2.7. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

  Nel caso in cui durante un'interruzione sia necessario sostituire l'agente titolare, l'agente subentrante deve ricevere le consegne, con comunicazione registrata, dall'agente cessante in modo da poter espletare i compiti a lui attribuiti assicurando la continuità delle attività.

- **Articolo 18.2.9. – Il quarto capoverso è così sostituito:**

  Gli agenti che utilizzano l'interruzione devono subito provvedere alla protezione del tratto interrotto o ingombro secondo le modalità previste dal Regolamento sui segnali.

- **Articolo 18.3.3. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Il dirigente movimento che ha diramato l'avviso verbale dell'interruzione accidentale deve richiedere

l'intervento degli agenti dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria.

- **Articolo 19.6. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Non è consentito inoltrare un treno (o autorizzare la ripresa della corsa di un treno che aveva richiesto soccorso a norma degli articoli 24.3. e 24.5.) sul binario riattivato senza attendere che il treno, a cui è stata concessa l'autorizzazione al movimento prima del termine dell'interruzione nello stesso senso di marcia sul binario illegale, sia giunto nella successiva stazione.

- **Articolo 21.1.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Nei casi previsti dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico, sulle linee a doppio binario attrezzate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni devono essere distanziati con la marcia a vista.

- **Articolo 23.2.3. – Il testo è così sostituito:**

  Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, l'agente di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il treno in corrispondenza dei ponti o dei viadotti oppure all'interno delle gallerie. Tale arresto deve avvenire possibilmente in corrispondenza delle banchine viaggiatori delle stazioni e delle fermate o delle banchine dei punti di evacuazione e soccorso.

- **Articolo 23.2.5. – Dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso e la nota (1) è così sostituita:**

  Trasmessa tale conferma, il treno fermo in linea non deve più riprendere la corsa senza la specifica autorizzazione del dirigente movimento al quale è stata trasmessa la conferma.

  (1) Treno ..... fermo in prossimità km ..... [*oppure*: nella fermata di ....., al segnale di PBA n° .....], confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta.

- **Articolo 23.3. – Il primo, il secondo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

  Un treno può retrocedere nella precedente stazione solo in casi eccezionali a seguito della richiesta (4), con comunicazione registrata, dell'agente di condotta e della relativa autorizzazione (5), con comunicazione registrata, del dirigente movimento di quest'ultima.
  Il dirigente movimento, prima di autorizzare la retrocessione, deve accertare la libertà del tratto di linea interessato, inibire l'inoltro dei successivi treni dalla propria stazione tramite i segnali di partenza e provvedere per la chiusura o la protezione degli eventuali passaggi a livello presenti sul tratto interessato; deve inoltre attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti i punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione, con comunicazione registrata, ai posti intermedi presenziati interposti. Sulle linee a doppio binario il suddetto dirigente movimento deve provvedere inoltre a interrompere la circolazione dei treni sul binario attiguo.

  Le specifiche modalità di circolazione del treno devono essere stabilite a cura delle Imprese Ferroviarie a valle di idonee analisi dei rischi. Il Sotto sistema di bordo deve essere inserito almeno in modalità «Manovra»; per quanto sopra, il dirigente movimento deve comunque considerare il treno in retrocessione non protetto dal SCMT e/o dal SSC.

  (4) Autorizzate retrocessione treno ..... con cabina di guida in testa, senso retrocessione.
  (5) Autorizzo retrocessione treno ..... con cabina di guida in testa fino al segnale di protezione di ....., di cui rispetterete le relative indicazioni (*oppure, sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale*: fino al binario di stazionamento di .....).

- **Articolo 23.5. – Il secondo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

  Il treno in ricognizione può essere inoltrato a seguito del treno atteso oppure, sulle linee a doppio binario, sul binario attiguo; il mezzo d'opera può essere inoltrato solo sulle linee a doppio binario, sul binario attiguo.
  Al treno o al mezzo d'opera in ricognizione deve essere notificata la prescrizione di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi nel percorrere il tratto interessato per la ricognizione in linea del treno atteso (1).

  (1) Non superate la velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da ..... (*località di servizio*) a ..... per ricognizione in linea del treno .....

- **Articolo 23.6. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

  L'agente di condotta e il personale di stazione e di linea, che abbiano fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, devono subito provvedere per l'arresto dei treni e dei mezzi d'opera che si dirigono verso di essa.

– **Articolo 24.3. – Il terzo, il quarto e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

Fatta la richiesta di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più riprendere la corsa senza la specifica autorizzazione (3), con comunicazione registrata, del dirigente movimento al quale è stata fatta la richiesta; tale autorizzazione deve essere integrata con la marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello e con le limitazioni previste per gli eventuali deviatoi in linea (articolo 4.5.) posti tra il treno fermo e il successivo segnale.

Il dirigente movimento che ha ricevuto la richiesta di soccorso deve darne immediato avviso al Responsabile Unità Circolazione, specificando tutti i dati necessari, e attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso e per la successiva ripresa della corsa o per la retrocessione dell'intero convoglio (articolo 24.5.); tali modalità devono essere comunicate verbalmente a cura del suddetto dirigente movimento all'agente di condotta del treno da soccorrere.

Il dirigente movimento che ha ricevuto la richiesta di soccorso di un treno fermo in linea deve avvisare quello della stazione limitrofa, dalla parte del treno da soccorrere, con la comunicazione registrata:

Formula 32: TRENO ..... FERMO IN LINEA IN PROSSIMITÀ KM ..... (*se possibile, specificare anche il punto singolare più vicino*), RICHIESTO SOCCORSO CON ..... (*locomotiva, carro soccorso, veicoli per trasbordo, ecc...*)

fornendogli le necessarie informazioni e prendendo con lo stesso gli eventuali accordi del caso.

(3) Nulla osta ripresa della corsa del treno ..... da .....

– **Articolo 24.4.5. – Il testo è così sostituito:**

Dell'invio del convoglio soccorritore in linea devono essere avvisati, con comunicazione registrata, i posti intermedi secondo le modalità previste per i treni straordinari a orario prestabilito (articolo 11.).

– **Articolo 24.5. – Il primo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

L'autorizzazione per la ripresa della corsa dell'intero convoglio verso la successiva stazione deve essere richiesta verbalmente, dall'agente di condotta che aveva richiesto soccorso, al dirigente movimento al quale era stata fatta la richiesta di soccorso; quest'ultimo, espletati gli opportuni accertamenti, deve autorizzarla secondo le modalità previste dall'articolo 24.3.

Nel caso eccezionale in cui l'intero convoglio debba retrocedere nella precedente stazione, anziché le norme di cui sopra, trovano applicazione quelle previste dall'articolo 23.3.

– **Allegato 3 – La tabella e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

Lettera	Oggetto
A	Effettuazione e soppressione dei treni per servizio viaggiatori.
B	Effettuazione e soppressione dei treni NON per servizio viaggiatori.
C	Interruzione di circolazione per lavori all'armamento e alla sede ferroviaria.
D	Interruzione di circolazione per lavori agli impianti di trazione elettrica.
E	Interruzione di circolazione per lavori agli apparati di sicurezza e di segnalamento.
F	Interruzione di circolazione per lavori agli impianti di telecomando e alle apparecchiature telefoniche.
G	Interruzione di circolazione per lavori diversi dalle precedenti lettere.
H	Rallentamento.
I	Abbassamento dei pantografi.

Le richieste riguardanti le effettuazioni e le soppressioni dei treni, le interruzioni di circolazione, i rallentamenti e gli abbassamenti dei pantografi, fatte dagli incaricati delle strutture interessate, devono essere inoltrate alla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

3. MODIFICHE AL REGOLAMENTO SUI SEGNALI

– **Articolo 23.2. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Nel caso eccezionale di discordanza tra la velocità riportata sulle tabelle applicate sul segnale di avviso di rallentamento e quella prevista nella relativa prescrizione di movimento, l'agente di condotta deve rispettare la velocità notificata nella prescrizione stessa.

– **Articolo 27.3. – L'ultimo capoverso è soppresso.**

– **Articolo 45.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Analogamente un segnale fisso che manchi sul posto o sia spento deve essere sostituito con un segnale di fermata.

– **Allegato 1 articolo 28. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

28. SEGNALETICA DI SICUREZZA RELATIVA ALLE CONDUTTURE DI TRAZIONE ELETTRICA

Il contatto o la vicinanza a distanza ridotta (≤ 1 metro) con le condutture di trazione elettrica in tensione è causa di gravi infortuni o morte.
Per segnalare il rischio di folgorazione deve essere utilizzata l'apposita segnaletica di sicurezza costituita dal cartello di avvertimento di forma triangolare, con pittogramma nero su fondo giallo, come rappresentato in figura.

La posizione del suddetto cartello rappresenta il limite fisico oltre il quale è vietato procedere, con o senza attrezzi e/o materiali metallici, in alcuna direzione senza la preventiva disalimentazione e messa a terra (tramite la posa del dispositivo di cortocircuito) delle condutture di trazione elettrica interessate e/o delle parti metalliche tensionabili non collegate a terra.
In corrispondenza dei passaggi a livello ubicati sulle tratte di linea elettrificate, devono essere collocate delle tabelle rettangolari di colore bianco riportanti il segnale di avvertimento, integrato dalla scritta «LINEA IN TENSIONE» di colore nero, per segnalare agli utenti della strada il pericolo di folgorazione.

– **Allegato 1 articolo 29. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

29. SEGNALI PER IDENTIFICARE LE ZONE ELETTRICHE DI STAZIONE E GLI ALIMENTATORI/SCARTI

L'indicazione delle zone elettriche di stazione deve essere limitata al tratto compreso tra i sezionamenti elettrici della stazione stessa ed è realizzata con dei segnali di forma rettangolare riportanti, su entrambi i lati, i seguenti colori.

a) Linea a semplice binario:
verde - zone elettriche relative al binario di corsa;
arancio, blu, giallo o marrone - zone elettriche relative agli altri binari di circolazione e ai binari secondari.

b) Linea a doppio binario:
verde - zone elettriche relative al binario di corsa dispari;
rosso - zone elettriche relative al binario di corsa pari;
arancio, blu, giallo o marrone - zone elettriche relative agli altri binari di circolazione e ai binari secondari.

c) Linee affiancate:
i colori delle zone elettriche sono gli stessi delle linee a doppio binario e vengono integrati con numerazione crescente rispetto al senso di marcia dei treni dispari.

d) Sezionamenti intermedi relativi ai binari di corsa delle stazioni:
le zone elettriche a valle dei sezionamenti intermedi sono segnalate tramite una coppia di colori, verde o rosso (a seconda se trattasi di binario di corsa dispari o pari) combinato al bianco.

In caso di impianti particolarmente estesi è possibile:
– per i binari non di corsa, combinare i colori arancio, blu, giallo e marrone a due a due (coppia di colori);
– associare un numero a un colore o a una coppia di colori.

I segnali che identificano e segnalano ciascuna zona elettrica di stazione devono essere collocati sulla fune portante alla distanza di un metro da ogni sospensione, per tutte le campate e fino all'ormeggio, in modo tale da avere i lati fronte/retro identici e ortogonali rispetto all'asse del binario e quindi chiaramente e inequivocabilmente visibili percorrendo il binario sottostante in entrambi i sensi.

I segnali relativi alle zone elettriche in corrispondenza dei due terminali degli isolatori di sezione devono essere di forma romboidale e sospesi tra la fune portante e il filo di contatto.
Ogni segnale di forma romboidale deve essere colorato, su entrambi i lati, dello stesso colore o coppia di colori, eventualmente integrato da un numero, della zona elettrica a cui è collegato il relativo terminale.

I segnali relativi agli alimentatori/scarti devono essere di forma rettangolare, di colore bianco e collocati sul filo conduttore; sugli stessi deve essere riportato, su entrambi i lati, il numero del relativo alimentatore.
Per i tratti compresi tra due o più sezionatori devono essere riportati i numeri dei sezionatori limitrofi.

4. MODIFICHE ALLA PREFAZIONE ALL'ORARIO DI SERVIZIO

– **Introduzione e procedure di interfaccia – Il secondo e il terzo capoverso nonché il sesto, l'ottavo, il nono e il decimo punto dell'elenco sono così sostituiti e l'ultimo capoverso è soppresso:**

  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 documenti.
  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 documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

  – capitolo VI;
  – articolo 52. commi 4. e 5.;
  – capitolo X;
  – capitolo XI;

– **Elenco delle abbreviazioni – Il ventesimo, il ventunesimo, il ventitreesimo e l'ultimo punto dell'elenco sono soppressi.**

– **Articolo 7. comma 1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Per quanto riguarda la lunghezza massima dei treni, devono essere tenute presenti anche le caratteristiche tecnico-funzionali delle stazioni e delle fermate (capacità dei binari ed estensione delle banchine) riportate nel FL.

– **Articolo 30. – Il testo del comma 1. è così sostituito e, dopo il comma 2., sono inseriti i nuovi commi 3., 4. e 5.:**

  1. La massa rimorchiata di un treno non deve superare i seguenti limiti:
  a) massima prestazione dei mezzi di trazione utili per il suo rimorchio (capitolo IV);
  b) massima massa ammessa dalla resistenza degli organi di attacco (articolo 31.);
  c) massima massa ammessa dalla frenatura (articolo 44. comma 2.);
  d) 1600 tonnellate, salvo quanto previsto dai successivi commi 3. e 4.

  3. A integrazione delle norme previste dal precedente comma 1. punto *d)*, è ammessa la circolazione dei treni merci (1) con massa rimorchiata superiore a 1600 tonnellate e fino a 2500 tonnellate, sulle sole tratte di linea riportate nel FL e nel rispetto delle seguenti ulteriori condizioni:
  a) lunghezza massima del treno non superiore a 700 metri (escluse le locomotive attive), fatti salvi eventuali vincoli infrastrutturali più limitativi;
  b) tenditori degli organi di attacco serrati fino all'accostamento dei respingenti;
  c) attivazione su tutti i veicoli (comprese le locomotive) del freno tipo merci (G);
  d) velocità massima non superiore a quelle definite dal successivo punto *e)*, salvo limitazioni più restrittive;
  e) percentuale di massa frenata minima per i treni aventi velocità massima di 100 km/h:
    – 65% per i treni merci con lunghezza ≤ 500 metri (escluse le locomotive attive);
    – 69% per i treni merci con lunghezza > di 500 metri e ≤ 600 metri (escluse le locomotive attive);
    – 72% per i treni merci con lunghezza > di 600 metri (escluse le locomotive attive);
    oppure percentuale di massa frenata minima per i treni aventi velocità massima di 90 km/h:
    – 50% per i treni merci con lunghezza ≤ 500 metri (escluse le locomotive attive);
    – 53% per i treni merci con lunghezza > di 500 metri e ≤ 600 metri (escluse le locomotive attive);
    – 55% per i treni merci con lunghezza > di 600 metri (escluse le locomotive attive);
  f) utilizzo di locomotive attive esclusivamente in testa;

g) ubicazione in coda di eventuali carri non a pieno carico (2). Il loro numero inoltre non deve superare il 20% del numero totale dei veicoli in composizione (escluse le locomotive). In ogni caso i carri vuoti devono essere posizionati in coda assoluta;

h) omogeneità nella distribuzione della capacità frenante lungo il convoglio. La differenza tra i valori di percentuale di massa frenata della prima e della seconda metà del treno non deve essere maggiore di 10;

i) i carri articolati a carrelli in composizione devono circolare carichi con almeno il 75% di massa complessiva ammissibile (tara + carico utile) e la differenza tra carico utile del semicarro anteriore e di quello posteriore deve essere al massimo pari al 20% del carico utile complessivo. Per tali carri restano salve le vigenti restrizioni riguardanti il trasporto di merci pericolose;

j) divieto di utilizzo di carri ad assi;

k) obbligo di rispetto, per l'intero convoglio, dei limiti massimi di assorbimento di corrente dalla linea di contatto, sia in fase continuativa che in fase di spunto, riportati, per le tratte di linea elettrificate, nel FL.

In ogni caso le IF restano responsabili di stabilire eventuali ulteriori limiti di composizione e frenatura, in coerenza con la normativa di riferimento.

(1) Sono esclusi i convogli che hanno in composizione dei mezzi d'opera, anche se circolanti come treni.

(2) Per i carri non a pieno carico, ai fini del presente punto, si intendono quelli per i quali il carico complessivo (tara + carico utile) è < 75% della massa totale ammessa del carro.

4. Qualora si presenti l'esigenza di effettuare dei treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600 tonnellate e fino a 2500 tonnellate in condizioni diverse da quelle previste dal precedente comma 3. punti *b)*, *c)*, *d)*, *e)*, *f)*, *g)*, *h)*, *i)* e *j)*, le IF, in coerenza con il quadro normativo vigente che assegna le responsabilità di ciascun operatore ferroviario per la propria parte di sistema, nell'elaborare l'analisi in conformità al Common Safety Method sulla valutazione dei rischi, devono prendere in considerazione gli aspetti legati al rischio di deragliamento dovuto alle forze longitudinali nella circolazione dei suddetti treni (a tale riguardo, costituisce codice di buona pratica la Fiche UIC 421, appendice B).

Preliminarmente alla richiesta di tracce orarie, le IF devono specificare se i treni sono composti «secondo le norme di composizione e frenatura di cui al comma 3. dell'articolo 30. della POS» oppure «secondo gli esiti dell'analisi di cui al comma 4. dell'articolo 30. della POS».

5. Ai fini della regolarità della circolazione, il DM o il DCO deve garantire il rispetto dei limiti di distanziamento fra i treni merci con massa rimorchiata superiore alle 1600 tonnellate sulle tratte di linea riportate nel FL, avvalendosi dei sistemi tecnologici e informatici a sua disposizione.

– **Articolo 33. comma 1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Attualmente i ranghi di velocità massima sono contraddistinti nei riquadri riportati nel FL dalle lettere «A» e «B» se la velocità massima della linea o del tratto di linea è impostata su due ranghi di velocità o dalle lettere «A», «B» e «C» se la velocità massima è impostata su tre ranghi di velocità.

– **Articolo 35. – Il testo del comma 1. è così sostituito e il comma 2. e le tabelle 5, 6, 7, 8 e 9 sono soppressi:**

1. Le IF devono stabilire eventuali limitazioni di velocità dei treni relativamente all'ubicazione e ai guasti dei mezzi di trazione e ad altre particolari condizioni di esercizio.

Per i treni effettuati dalle IF trovano applicazione le limitazioni di velocità relative agli impianti fissi previste dalla tabella 10; le relative prescrizioni di movimento devono essere notificate, se ricorre il caso, dal DM o dal DCO.

Se ricorre il caso, le prescrizioni tecniche relative alle limitazioni di velocità stabilite dalla tabella 11 devono essere notificate a cura del personale incaricato delle IF.

Tabelle 5, 6, 7, 8 e 9

Soppresse

– **Articolo 36. comma 1. – La nota (3) è così sostituita:**

(3) Per i carri privi del riquadro indicante la velocità massima, il limite è di 80 km/h. Per i mezzi d'opera, la velocità massima è limitata a 50 km/h, salvo indicazione più restrittiva riportata sulla targa di identificazione.

– **Articolo 44. comma 2. – Il testo è così sostituito:**

2. La massa rimorchiata dei treni percorrenti tratti di linea in discesa con grado di frenatura principale uguale o superiore al VI non deve superare 1300 tonnellate; in relazione alle caratteristiche tecniche dei veicoli e dell'infrastruttura ferroviaria, le IF possono stabilire limiti diversi della massa rimorchiata dei treni percorrenti i suddetti tratti di linea, da riportare nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.

- **Articolo 45. comma 4. – Il sesto capoverso è così sostituito:**

  Non rientrano nel computo del numero di staffe indicato nel presente comma e nelle tabelle 17 e 18 le eventuali ulteriori staffe previste sui libri di bordo dei mezzi di trazione come dotazione aggiuntiva.

- **Articolo 46. comma 3. – Il comma è soppresso.**

- **Articolo 52. – Il testo è così sostituito:**

  1. Il rilevamento dei dati caratteristici dei mezzi d'opera del GI, ai fini della compilazione del modulo 0195, è affidato all'agente di scorta.
  Qualora nelle operazioni di rilevamento di cui sopra siano riscontrate anomalie (veicoli scaduti di revisione, veicoli con etichette che comportino restrizioni, veicoli con il freno continuo automatico isolato o irregolarità nella distribuzione dei freni lungo il convoglio, ecc…), devono essere adottati i provvedimenti previsti dalle norme in vigore (scarto del veicolo, modifiche alla composizione, ecc...).
  L'agente di scorta deve provvedere alla visita esterna e alla verifica del carico dei mezzi d'opera nei seguenti casi:
  a) nella stazione di partenza (stazione dove il convoglio viene inizialmente composto e viene compilato il modulo 0195);
  b) ogni qualvolta sia modificata la composizione, limitatamente ai veicoli aggiunti.
  In ogni caso restano invariati gli accertamenti previsti dall'apposita Istruzione che devono essere espletati dagli agenti di guida e di scorta dei mezzi d'opera.
  L'agente di scorta che provvede alla compilazione del modulo 0195 deve eseguire personalmente la visita esterna e la verifica del carico.

  2. L'agente di scorta deve provvedere:
  - alla verifica che la composizione del convoglio rispetti i limiti previsti dall'articolo 44.;
  - a riportare sul modulo 0195 i valori della massa rimorchiata e della percentuale di massa frenata esistente nel convoglio;
  - a praticare sul modulo 0195 le eventuali ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie.

  3. Agli agenti di scorta e di guida dei mezzi d'opera incaricati della prova del freno continuo automatico competono le verifiche previste dall'Istruzione per l'esercizio del freno continuo automatico, indipendentemente dagli obblighi che, al riguardo, fanno carico ad altro personale.

  4. Le IF devono stabilire, secondo specifiche disposizioni, le modalità per il rilevamento delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione ai treni delle IF stesse, nonché per la predisposizione dei documenti orario e di scorta e per la notifica delle eventuali prescrizioni tecniche; parimenti devono essere stabilite le stazioni nelle quali effettuare le suddette operazioni e le relative frequenze.

  5. Il personale incaricato delle IF deve comunicare al DM o al DCO la composizione di tutti i treni merci (dati relativi al gruppo locomotiva, alla frenatura, alla lunghezza del treno compresa la locomotiva, alla velocità dei veicoli, alla presenza di trasporti eccezionali, alle limitazioni rispetto alla massa assiale, alla presenza di merci pericolose e di trasporti combinati codificati). Tale personale deve inoltre comunicare se i treni merci hanno una massa rimorchiata superiore a 1600 tonnellate, specificando «treno merci con massa rimorchiata oltre 1600 tonnellate».
  La composizione dei treni di materiale viaggiatori deve essere comunicata solo nel caso di variazioni rispetto a quella programmata.

- **Capitolo IX – Il capitolo è soppresso.**

  CAPITOLO IX - SOPPRESSO

- **Articolo 59. – L'ultimo capoverso del comma 1. è così sostituito e i commi dal 2. al 7. sono soppressi:**

  Le IF devono emanare le disposizioni relative alle norme particolari per le locomotive accoppiate in comando multiplo.

- **Articolo 60. – Il quarto e l'ultimo capoverso del comma 1. sono così sostituiti e i commi dal 2. al 14. sono soppressi:**

  Tali carrozze possono circolare in composizione omogenee o promiscue purché raggruppate per tipo, salvo diversa indicazione. Il numero massimo e la tipologia delle carrozze ammesse nel convoglio nonché il tipo di condotta elettrica per il telecomando in dotazione alle stesse sono indicati nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.
  Le IF devono emanare le disposizioni relative alle norme di esercizio dei treni navetta.

- **Articolo 61. – L'articolo è soppresso.**

  61. SOPPRESSO

- **Capitolo XII – Il capitolo è soppresso.**

  CAPITOLO XII - SOPPRESSO

- **Articolo 64. – Il testo del comma 1. e il primo capoverso del comma 2. sono così sostituiti:**

  1. La massa delle colonne di veicoli da manovrare, quando impegnino i binari di corsa in pendenza, non deve superare la prestazione massima del mezzo d'opera attivo, rispetto al senso di marcia in salita.

  2. Nelle stazioni, quando tutti o parte dei veicoli di un convoglio servito da frenatura continua vengono lasciati in stazionamento temporaneo (1), spetta all'agente incaricato dello sgancio assicurare l'immobilità della colonna disgiunta dal mezzo d'opera attivo, azionando il rubinetto di testata della condotta generale dopo aver distaccato i relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore.

  (1) Si può ricorrere allo stazionamento temporaneo esclusivamente nelle stazioni presenziate (permanentemente o almeno per tutto il periodo di stazionamento temporaneo) dal personale incaricato del GI.

- **Articolo 65. – Il titolo e il testo del comma 1. sono così sostituiti e i commi 2. e 3. sono soppressi:**

  65. MEZZI D'OPERA UTILIZZABILI PER LE MANOVRE E PER IL SOCCORSO AI MEZZI D'OPERA

  1. Per le manovre, nonché per il soccorso ai mezzi d'opera posti sui binari interrotti alla circolazione, devono essere utilizzati mezzi d'opera compatibili.

- **Articolo 66. – L'articolo è soppresso.**

  66. SOPPRESSO

- **Articolo 67. – Il testo dei commi 1., 2. e 3. è così sostituito e il comma 4. è soppresso:**

  1. L'attivazione del freno continuo automatico sulle colonne in manovra non è richiesta quando la frenatura dei mezzi d'opera attivi è sufficiente, salvo quanto di seguito specificato.
  Il freno continuo automatico deve essere attivato quando i movimenti di manovra si svolgono sui binari non indipendenti da quelli di circolazione, nonché per quelli che interessano i convogli nell'ambito delle stazioni, fatta eccezione per i movimenti di manovra eseguiti all'interno degli impianti di manutenzione dei veicoli.
  L'attivazione del freno continuo automatico è richiesta, in ogni caso, anche per le manovre:
  - che si svolgono in determinate condizioni (scarsa visibilità, ecc...);
  - che interessano i veicoli sui quali sia già attivo il freno continuo automatico;
  - di colonne pesanti (tenuto conto della capacità frenante del mezzo d'opera), specialmente se si spostano sui binari in pendenza. In quest'ultimo caso, è ammesso attivare il freno continuo automatico su una sola parte della colonna in manovra, per aumentare convenientemente lo sforzo frenante disponibile.

  2. Nei casi previsti dal precedente comma 1., è sufficiente controllare soltanto la continuità della condotta generale del freno continuo automatico. A tal fine, è sufficiente che l'agente che comanda la manovra controlli il funzionamento del freno sull'ultimo veicolo che ne è munito, mediante l'apertura e la chiusura del rubinetto di testata del veicolo stesso; qualora, invece, tale veicolo avesse già i serbatoi carichi e il freno serrato, è sufficiente che l'agente che comanda la manovra controlli l'apertura del freno stesso dopo aver congiunto la condotta generale al mezzo d'opera impiegato per la manovra.

  3. L'agente di guida deve far affidamento sull'azione del freno continuo automatico solo dopo averne verificato l'efficacia.

- **Articolo 72. comma 1. – L'ultimo capoverso è soppresso.**

- **Articolo 75. – L'ultimo capoverso, la figura 2 e la nota (1) del comma 1. nonché il comma 3. sono soppressi.**

- **Articolo 79. – Il testo è così sostituito:**

  A) Trasporti dei materiali

  1. I trasporti dei materiali devono essere eseguiti nel rispetto delle condizioni stabilite dalla competente Direzione del GI.

  B) Trasporti di colli di massa elevata

  1. Agli effetti della normativa di esercizio, sono da considerare «colli di massa elevata» quelli di massa indivisibile superiore a 20 tonnellate.

2. I carri carichi di colli di massa elevata possono essere manovrati a spinta a condizione che la loro massa totale sia inferiore a 100 tonnellate (1).

(1) Ai carri deve essere applicata l'etichetta M. 249 ter oppure M. 249 rispettivamente quando la loro massa totale sia uguale o superiore a 100 tonnellate, oppure sia inferiore a tale valore.

C) Trasporti per i quali occorre l'impiego di più di un carro

1. Per i trasporti per i quali occorre l'impiego di più di un carro devono essere osservate le norme riportate nelle autorizzazioni rilasciate dalla competente Direzione del GI.
I trasporti su carri con bilico sono trasporti eccezionali e, come tali, le norme per la loro esecuzione sono riportate nelle relative autorizzazioni.

2. I trasporti di rotaie e tondini di ferro effettuati su coppie di carri senza bilico non devono essere manovrati a spinta e a gravità.

– **Allegato 1 articolo 2. comma 1. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**

1. Il numero di staffe in dotazione ai mezzi di trazione è stabilito dalle IF ed è riportato sui libri di bordo.
Le staffe in dotazione alle locomotive di cui all'articolo 45. comma 4. devono essere in numero non inferiore a dodici, salvo diversa indicazione riportata sui libri di bordo (non rientrano nel suddetto computo le eventuali ulteriori staffe previste sui libri di bordo dei mezzi di trazione come dotazione aggiuntiva). La presenza di tale dotazione deve essere comunque indicata sui libri di bordo.

5. MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO

– **Introduzione e procedure di interfaccia – Il secondo e il terzo capoverso nonché il decimo e il quindicesimo punto dell'elenco sono così sostituiti e l'ultimo capoverso è soppresso:**

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 documenti.
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 documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

– articolo 10. commi 5., 6. e 7.;
– articolo 22. commi 1., 2., 3., 4., 5., 6., 9. e 10.;

– **Articolo 9. comma 1. – Il testo è così sostituito:**

1. Il riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e i relativi moduli di prescrizione riguardanti un treno che ha origine da un PP devono essere compilati in tempo utile dall'agente di condotta anche nella parte di spettanza del DM, in base alle comunicazioni registrate impartite dal DCO.
L'agente di condotta deve confermare al DCO le prescrizioni di movimento ricevute con la comunicazione registrata:

AL TRENO ..... CON MODULO ..... PRESCRITTO .....

La competente Direzione del GI può emanare specifiche disposizioni che consentono alle IF di produrre direttamente il riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e gli eventuali moduli di prescrizione, mediante accesso ad appositi sistemi o banche dati informatici; in tal caso, non occorre la conferma registrata al DCO delle prescrizioni di movimento ricevute da parte dell'agente di condotta.

– **Articolo 10. – Dopo il comma 6. è inserito il nuovo comma 7.:**

7. In caso di necessità, il DCO può ordinare all'agente di condotta di trasmettere il giunto del proprio treno nel successivo PP con la seguente prescrizione di movimento:
– a ..... trasmettete il giunto del vostro treno.

– **Articolo 16. comma 1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nelle SP e nei PP presenziati, per l'esposizione del segnale di fermata sul binario interrotto devono essere osservate le norme previste dal RCT tenendo presente che, sulle linee provviste del dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea (fuori servizio), tale dispositivo è atto a evitare l'esposizione del segnale di fermata; inoltre, nei PP presenziati, anche il comando di inibizione all'apertura dei segnali è atto a evitare l'esposizione del segnale di fermata. Nei PP impresenziati non è mai richiesta l'esposizione del segnale di fermata.

- **Articolo 22. comma 4. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Sulle linee a doppio binario attrezzate con il BA il DCO, nei casi previsti dall'IEBA, deve distanziare i treni con la marcia a vista, evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione protetta dal segnale del PP interessato, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale; in tali casi, ai treni deve essere notificata, oltre alle altre necessarie prescrizioni di movimento, anche quella relativa al distanziamento:
  - non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo segnale di 1ª categoria rispettando le relative indicazioni.

- **Articolo 22. comma 11. – Il comma è soppresso.**

- **Allegato 2 articolo 1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  La chiave per lo sbloccamento della manovella o della leva è normalmente bloccata nell'unità bloccabile relativa al deviatoio. Per i deviatoi con manovra elettrica di tipo elettromeccanica formanti una comunicazione è prevista un'unica unità bloccabile la cui chiave consente la manovra di ambedue i deviatoi mentre per quelli con manovra di tipo oleodinamica sono previste due distinte unità bloccabili le cui chiavi consentono la manovra del solo deviatoio cui sono riferite.

- **Allegato 2 articolo 3.2. – Le lettere *c)*, *d)* ed *e)* sono così sostituite:**

  c) azionare la «Maniglia di Manovra» nella posizione voluta (tracciato diretto o deviazione) e tenerla azionata fino all'accensione della lampadina «Controllo Completamento Manovra». Al rilascio della suddetta maniglia, la lampadina si spegne (il tempo di manovra di una comunicazione è contenuto in circa 10 secondi).
  Ultimata la manovra elettrica sul posto, si deve accertare che il segnale indicatore da deviatoio abbia assunto la posizione voluta;

  d) ruotare la chiave introdotta nella serratura «Tch Mm» verso destra fino alla posizione di «attesa liberazione». All'accensione della lampadina di «liberazione», completare la rotazione, estrarre la chiave e introdurla nell'unità bloccabile «Tch». Qualora la lampadina di «liberazione» della serratura «Tch Mm» non si accendesse, si deve fare ricorso al relativo tasto di liberazione artificiale «Tl».

6. MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE

- **Introduzione e procedure di interfaccia – Il secondo e il terzo capoverso e il primo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

  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 documenti.
  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 documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.
  - articolo 1. (esclusi gli articoli 1.9. e 1.10.);

- **Elenco delle abbreviazioni – Dopo il quarto punto dell'elenco è inserito il seguente punto, il quattordicesimo punto dell'elenco è così sostituito e, dopo tale punto, è inserito il seguente punto:**

  DET Disposizioni per l'esercizio in telecomando

  RTB Rilevamento della temperatura delle boccole
  RTF Rilevamento della temperatura degli assi frenati

- **Articolo 1.10. – Il testo è così sostituito:**

  Nelle località di servizio, per l'esposizione del segnale di fermata sul binario interrotto devono essere osservate le norme previste dal RCT e dalle DET tenendo presente che il dispositivo per l'esclusione di un binario di linea è atto a evitare l'esposizione del segnale di fermata.

- **Articolo 3.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

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

- **Articolo 6.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  La mancata riattivazione del binario di linea determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di RTB/RTF.

- **Articolo 7.5. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  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 l'intervento dell'AM.

- **Articolo 9. – Il primo e il quarto capoverso sono così sostituiti e, dopo il primo e il quarto capoverso, sono inseriti i seguenti capoversi:**

  Nel caso di arresto di un treno in linea 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 (1).
  Trasmessa tale conferma, il treno fermo in linea non deve più riprendere la corsa senza la specifica autorizzazione del DM o del DCO al quale è stata trasmessa la conferma.

  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 (2).
  Nel caso di richiesta di soccorso da parte dell'agente di condotta e conseguente invio del convoglio soccorritore, qualora eccezionalmente l'intero convoglio debba retrocedere nella precedente stazione, anziché le norme di cui al precedente capoverso, trovano applicazione quelle previste dal RCT.

  (1) Treno ..... fermo in prossimità km ..... [*oppure*: nella fermata di ....., al segnale di PBA n° .....], confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta.
  (2) Nulla osta ripresa della corsa del treno ..... da .....

7. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI

- **Articolo 3. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Le particolari condizioni di cui sopra devono essere riportate nel RDS (allegato 6). Tutti gli agenti stabilmente o temporaneamente adibiti alla stazione devono prendere esatta conoscenza del contenuto del suddetto registro.

- **Articolo 7.3. – Il testo è così sostituito:**

  I manovratori, per il distacco dei veicoli, devono operare in senso inverso rispetto a quanto previsto dall'articolo 7.2., accertandosi che, al termine delle operazioni, tutti gli elementi di collegamento siano disgiunti e assicurati negli appositi ancoraggi e staffe di riposo.

- **Articolo 8.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Per i veicoli muniti di organo di attacco automatico devono essere osservate le norme riportate nelle disposizioni particolari di circolazione.

- **Articolo 18.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  In tal caso, l'agente che dirige la manovra deve avvisare preventivamente l'agente di condotta dei movimenti da eseguire.

- **Articolo 21.1.1. – Il primo punto dell'elenco è così sostituito:**
  - verificare che i veicoli da movimentare siano in condizioni di sicurezza idonee allo svolgimento del movimento da compiere [togliere, all'occorrenza, le staffe e allentare i freni a mano, accertare che i veicoli siano uniti tra loro in modo da non potersi disgiungere durante i movimenti, assicurandosi anche che gli stessi possano essere spostati, verificare che gli organi mobili dei veicoli (porte, sponde mobili, tetti ribaltabili, ecc...) siano nella posizione corrispondente all'assetto di marcia, assicurarsi che i copertoni applicati sui carri siano ben fissati, ecc...];

- **Articolo 21.4. – Il primo punto dell'elenco è così sostituito:**
  - il manovratore che comanda la manovra deve conoscere le operazioni da eseguire per azionare la frenatura

dalla cabina di guida. Qualora il manovratore non fosse già a conoscenza delle operazioni da compiere per azionare la frenatura dalla cabina di guida, deve essere istruito dall'agente di condotta. Dell'eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi gli agenti;

- **Articolo 26.1. – Il quarto e il quinto capoverso sono così sostituiti:**

  I binari di circolazione e secondari sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti dagli altri binari di circolazione al fine di impedire ai veicoli in stazionamento di ingombrarli, in caso di un loro eventuale indebito spostamento; i binari di circolazione sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti anche dai binari di linea. In mancanza delle indipendenze di cui sopra, lo stazionamento è ammesso a condizione che le IF, al fine di impedire indebiti spostamenti dei veicoli in stazionamento, attuino idonei provvedimenti, basati anche sulle caratteristiche plano-altimetriche dei binari interessati, da comunicare al Responsabile Unità Circolazione; per le stazioni in cui il GI fornisce alle IF i servizi di manovra, le incombenze di cui sopra spettano al Responsabile Unità Circolazione.
  Ad eccezione delle stazioni in cui il GI fornisce alle IF i servizi di manovra, lo stazionamento dei veicoli, anche temporaneo, è di esclusiva competenza delle IF.

- **Allegato 1 articolo 2.4.7. – Il secondo punto del penultimo elenco e il terzo punto dell'ultimo elenco sono così sostituiti:**
  - segnala tutti i casi di irregolarità rilevati sui veicoli in composizione (impianti guasti o disinseriti, finestrini aperti, ecc...);
  - si accerta dell'esistenza o meno di annotazioni sul libro di bordo dei veicoli e, qualora siano state accertate omissioni al riguardo (casi di impianti inseriti o funzionanti su veicoli con finestrini aperti, impianti disinseriti senza annotazioni, ecc...), provvede alla relativa segnalazione;

- **Allegato 1 articolo 2.4.8. - La nota (2) è così sostituita:**

  (2) Per individuare la rotaia non isolata (collegata a terra) occorre fare riferimento alla colorazione gialla dell'apposito picchetto previsto dal RS.

- **Allegato 1 articolo 4. comma 7. – Il testo è così sostituito:**

  7. Il riscaldamento è, di norma, regolato dall'agente di condotta; il capotreno può intervenire, all'occorrenza, per farlo erogare o sospendere quando ciò sia ritenuto opportuno in relazione alle condizioni climatiche del momento o venga richiesto dai viaggiatori.

- **Allegato 3 articolo 1. comma 1. – La nota (1) è così sostituita:**

  (1) I *mezzi d'opera* sono veicoli ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (compresi i rilievi diagnostici) e per la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.

- **Allegato 6 articolo 2. – Il secondo, il sesto, l'ottavo e il nono capoverso sono così sostituiti:**

  Entrambe le parti devono riportare l'elenco della documentazione complementare e degli aggiornamenti.

  Il Responsabile Unità Circolazione che ha giurisdizione sulla stazione deve fornire le indicazioni per la redazione della parte seconda al referente dell'IF e una copia in formato elettronico della parte prima; quest'ultimo deve trasmettere al Responsabile Unità Circolazione una copia in formato elettronico della parte seconda redatta secondo le indicazioni ricevute.

  Il Responsabile Unità Circolazione deve ricevere dal referente dell'IF una copia in formato elettronico della parte seconda della quale ha fornito il suo parere favorevole.
  Se nella località di servizio operano più IF, deve essere redatta una parte seconda distinta per ogni singola IF.

- **Allegato 6 articolo 3. – Il testo è così sostituito:**

  Il Responsabile Unità Circolazione deve provvedere alla distribuzione controllata del RDS a tutti gli agenti interessati del GI.
  La distribuzione del RDS al personale delle IF rientra nelle competenze delle IF stesse.

- **Allegato 6 articolo 4. – Il testo è così sostituito:**

  Quando occorre apportare degli aggiornamenti al RDS, devono essere tempestivamente approntate, dal Responsabile Unità Circolazione (o dal referente dell'IF interessata), le pagine sostitutive.
  Qualora le modifiche al testo siano tali da provocare variazioni nella numerazione delle pagine, si deve ricorrere all'emissione di una o più pagine con lo stesso numero di quella modificata, seguito dal suffisso -1, -2,

-3, ecc... fino al ripristino della normale numerazione.
È a discrezione del Responsabile Unità Circolazione provvedere a una nuova edizione del RDS in relazione alla natura e alle dimensioni delle modifiche da apportare.
Il Responsabile Unità Circolazione deve provvedere alla distribuzione controllata del RDS aggiornato agli agenti interessati del GI.
La distribuzione del RDS aggiornato al personale delle IF rientra nelle competenze delle IF stesse.

8. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA

- **Introduzione e procedure di interfaccia – Il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

  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 documenti.
  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 documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

- **Elenco delle abbreviazioni – Dopo il nono punto dell'elenco è inserito il seguente punto:**

  IF Impresa Ferroviaria

- **Articolo 1.1. – Il testo è così sostituito:**

  Sulle linee dotate di impianti di TE i mezzi di trazione elettrici assorbono l'energia a essi necessaria dalla linea aerea di contatto (o condutture di TE). Gli organi di captazione della corrente, denominati *pantografi*, sono composti da una parte a contatto diretto con la linea aerea di contatto (definita *strisciante*) e da un'intelaiatura di sostegno che serve a mantenere lo strisciante ben aderente alla linea stessa.
  Per *linea aerea di contatto* si intende il complesso di conduttori aerei (filo di contatto, fune portante, pendini e cavallotti di continuità) attraverso il quale viene assicurata l'alimentazione elettrica ai pantografi dei mezzi di trazione elettrici.
  Le linee aeree di contatto sono alimentate dalle SSE, dislocate lungo l'infrastruttura ferroviaria.
  Per *linee di alimentazione* (o *alimentatori*) si intende il complesso di conduttori aerei che alimenta la linea aerea di contatto a partire dalle SSE (in tal caso, vengono denominate *scarti*), dalle cabine di TE o da posti di sezionamento automatico, oppure che realizza la continuità elettrica tra le diverse sezioni in cui essa è suddivisa.

- **Articolo 1.2. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

  Il *sezionamento elettrico* è un dispositivo costruttivo, a spazio d'aria o tramite isolatori di sezione, della linea aerea di contatto destinato a realizzare l'isolamento elettrico.

- **Articolo 1.3. – Il titolo, il sesto e l'ultimo capoverso sono così sostituiti e il settimo e l'ottavo capoverso sono soppressi:**

  1.3. SEZIONAMENTO ELETTRICO A SPAZIO D'ARIA TRA STAZIONE E PIENA LINEA

  In determinate stazioni, anche i binari di corsa possono essere sezionati a spazio d'aria in due parti (*sezionamenti intermedi* relativi ai binari di corsa).
  I sezionamenti elettrici a spazio d'aria, nonché le zone elettriche, possono essere previsti anche per le località di servizio diverse dalle stazioni e per gli impianti in genere (bivi, posti di comunicazione e impianti di manutenzione dei veicoli, ecc...); in tali casi, la presente Istruzione trova applicazione anche per tali località di servizio e impianti.

- **Articolo 1.4. – Il testo è così sostituito:**

  La separazione elettrica (ma non meccanica) dei conduttori aerei relativi a due diverse zone elettriche adiacenti viene realizzata tramite gli isolatori di sezione, che consentono il passaggio degli striscianti dei mezzi di trazione elettrici da una sezione all'altra.
  L'*isolatore di sezione* è un sezionamento elettrico puntuale, formato da inserti nel percorso continuo della linea aerea di contatto e realizzato per mantenere la captazione continua della corrente da parte dei pantografi dei mezzi di trazione elettrici.

- **Articolo 1. – Dopo l'articolo 1.4. è inserito il nuovo articolo 1.5.:**

  1.5. ZONE ELETTRICHE

  Le varie parti elettricamente separabili tra loro relative alle condutture di TE di una stazione sono denominate *zone elettriche* e sono contraddistinte e identificate da un colore (eventualmente abbinato a un altro colore e/o integrato da un numero) come specificato nell'allegato 8.
  Ciascuna zona elettrica è delimitata, rispetto a quelle adiacenti, dai sezionamenti elettrici (a spazio d'aria o tramite isolatori di sezione) e comprende anche le linee di alimentazione (alimentatori/scarti) che la collegano ai sezionatori. Ogni zona elettrica è alimentata tramite uno o più sezionatori.
  Gli AC delle stazioni possono essere muniti dei tasti e delle funzioni relativi alle zone elettriche, descritti nell'allegato 9.

- **Articolo 1. – La numerazione degli attuali articoli 1.5., 1.6. e 1.7. è modificata in 1.6., 1.7. e 1.8.**

- **Articolo 1.6. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

  I coperchi degli organi di comando dei sezionatori telecomandati devono essere muniti di una targa rettangolare di colore giallo, riportante il relativo numero e/o sigla di colore azzurro.

- **Articolo 13.8. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Rilevando irregolarità di funzionamento o guasti di un qualsiasi componente dei sezionatori, il personale incaricato della manovra, oltre a richiedere l'intervento del personale del settore TE, deve darne immediato avviso verbale al PCIE e attenersi alle eventuali istruzioni ricevute.

- **Articolo 14.3. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

  14.3. MODALITÀ «PARKING»

  Alcuni convogli sono muniti della modalità «Parking» che consente il mantenimento, con pantografo in presa, dell'alimentazione dei servizi di bordo (convertitori, impianto di climatizzazione, carica batterie, ecc...) senza che vi sia alcun banco di manovra abilitato lungo il convoglio e senza che vi sia la necessità di presenziarlo.
  Tale modalità viene utilizzata per realizzare in sicurezza e con i servizi di bordo in funzione il cambio del banco di manovra, in caso di movimenti di regresso del convoglio, oppure la sosta del convoglio con pantografo in presa e i servizi alimentati.
  L'utilizzo della suddetta modalità per la sosta, definita «stazionamento in modalità Parking», è tale quando viene utilizzata per un periodo di tempo definito in una determinata stazione.
  Lo «stazionamento in modalità Parking» è ammesso, di norma, nelle stazioni presenziate (permanentemente o almeno per tutto il periodo di stazionamento dei convogli) dal personale incaricato delle IF; nelle località di servizio impresenziate dal suddetto personale, lo «stazionamento in modalità Parking» è ammesso solo con le modalità e nei periodi concordati tra le IF e la competente struttura del GI.
  L'utilizzo della modalità «Parking» non sostituisce né integra le norme per lo stazionamento dei veicoli.
  Al fine di evitare disservizi durante la sosta in modalità «Parking», le IF devono garantire il rispetto delle seguenti condizioni:
  - massimo assorbimento per pantografo in presa pari a 200 A;
  - effettuazione di una verifica visiva da parte dell'agente di condotta dell'integrità e dello stato del pantografo in presa e, per quanto possibile, dell'effettivo corretto contatto del pantografo con le condutture di TE, prima di allontanarsi dal convoglio.

- **Articolo 16. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Qualora un mezzo di trazione elettrico si fermi nel tratto neutro o su un binario non elettrificato, l'agente di condotta deve richiedere soccorso, specificando tutte le informazioni necessarie (numero di veicoli eventualmente necessari per superare il tratto non elettrificato, estensione del tratto non elettrificato, ecc...) e assicurare l'immobilità del treno.

- **Articolo 18. – Il punto del secondo elenco è così sostituito:**

  - per interventi delle protezioni di TE, viaggiate da ..... a ..... limitando al minimo l'assorbimento di corrente (*oppure*: limitando l'assorbimento di corrente a ..... A).

- **Allegato 2 – Il titolo è così sostituito e, dopo l'articolo 2., è inserito il nuovo articolo 3.:**

  PARTI FONDAMENTALI DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO E SEGNALETICA DI SICUREZZA RELATIVA ALLE CONDUTTURE DI TRAZIONE ELETTRICA

3. SEGNALETICA DI SICUREZZA RELATIVA ALLE CONDUTTURE DI TRAZIONE ELETTRICA

Il contatto o la vicinanza a distanza ridotta (≤ 1 metro) con le condutture di trazione elettrica in tensione è causa di gravi infortuni o morte.

Per segnalare il rischio di folgorazione deve essere utilizzata l'apposita segnaletica di sicurezza costituita dal cartello di avvertimento di forma triangolare, con pittogramma nero su fondo giallo, previsto dal RS.

La posizione del suddetto cartello rappresenta il limite fisico oltre il quale è vietato procedere, con o senza attrezzi e/o materiali metallici, in alcuna direzione senza la preventiva disalimentazione e messa a terra (tramite la posa del dispositivo di cortocircuito) delle condutture di trazione elettrica interessate e/o delle parti metalliche tensionabili non collegate a terra.

La posa in opera del suddetto cartello è prevista:

- sui pali di sostegno delle condutture di trazione elettrica, per segnalare parti elettriche in tensione (il cartello, integrato dalla scritta «LINEA IN TENSIONE» di colore nero, è posto su una tabella rettangolare di colore bianco ed è applicato ad almeno 1,5 metri dal piano di incastro del palo, con la faccia parallela al binario);
- sui pali di sostegno delle condutture di trazione elettrica, per individuare il limite di accessibilità/avvicinamento alle parti elettriche in tensione delle linee sostenute. In alternativa, il cartello può essere collocato sulla mensola purché la distanza tra il cartello stesso e il palo di sostegno è ≥ 0,5 metri e, in tal caso, il simbolo è riportato sulla sola faccia del cartello rivolta verso il palo mentre il retro è di colore argento con una X di colore rosso;
- sui pali di sostegno delle condutture di trazione elettrica adiacenti a linee elettriche di qualsiasi natura, qualora la loro scalata comporti al personale l'avvicinamento a distanza ridotta verso tali linee;
- sui pali di sostegno delle condutture di trazione elettrica che delimitano una campata attigua a linee elettriche di qualsiasi natura, nella quale si verifichi, in un punto qualsiasi della campata stessa, una situazione di distanza ridotta verso tali linee;
- sulla fune portante in corrispondenza della sospensione precedente il punto in cui si verifica una situazione di distanza ridotta rispetto a conduttori in tensione o a parti metalliche tensionabili non collegate a terra. Tale cartello, integrato dal segnale di identificazione della relativa zona elettrica, è un'indicazione di «attenzione» e precede il successivo cartello di avvertimento che individua il «limite invalicabile» oltre il quale esiste il pericolo di folgorazione;
- sulla fune portante, in campata, un metro prima della situazione di pericolo di cui al precedente alinea. Tale segnalazione è un'indicazione di «limite invalicabile» oltre il quale esiste il pericolo di folgorazione;
- sulle mensole che sostengono zone elettriche diverse, per indicare il «limite invalicabile» oltre il quale esiste il pericolo di folgorazione. In tal caso, il simbolo è riportato su entrambe le facce del cartello.

In corrispondenza dei passaggi a livello ubicati sulle tratte di linea elettrificate, devono essere collocate delle tabelle rettangolari di colore bianco riportanti il segnale di avvertimento, integrato dalla scritta «LINEA IN TENSIONE» di colore nero, per segnalare agli utenti della strada il pericolo di folgorazione.

- **Allegato 8 – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

SEGNALI PER IDENTIFICARE LE ZONE ELETTRICHE E GLI ALIMENTATORI/SCARTI

1. PARTI DI IMPIANTO DA CONTRASSEGNARE CON LE ZONE ELETTRICHE

L'indicazione delle zone elettriche della stazione deve essere limitata al tratto compreso tra i sezionamenti elettrici della stazione stessa.

2. REALIZZAZIONE DELLA SEGNALETICA

La segnaletica relativa alle zone elettriche deve essere realizzata dai segnali a forma rettangolare previsti dal RS da applicare sulle attrezzature delle condutture di TE (sostegni, mensole, ecc...) e riportanti, su entrambi i lati, i colori di cui al successivo articolo 3.

Nel caso di mensole o strutture, portanti più sospensioni appartenenti a zone elettriche diverse, i suddetti segnali devono essere applicati in modo tale da rendere inequivocabile l'identificazione della zona elettrica da contrassegnare.

I segnali che identificano e segnalano ciascuna zona elettrica di stazione devono essere collocati sulla fune portante alla distanza di un metro da ogni sospensione, per tutte le campate e fino all'ormeggio, in modo tale da avere i lati fronte/retro identici e ortogonali rispetto all'asse del binario e quindi chiaramente e inequivocabilmente visibili percorrendo il binario sottostante in entrambi i sensi.

In particolare, devono essere collocati nei seguenti punti:

a) sulla fune portante prima di ogni sospensione, alla distanza di un metro dall'isolatore di sostegno della linea

aerea di contatto rispetto alla direzione di marcia;

b) sulla fune portante in corrispondenza degli ormeggi, immediatamente prima degli isolatori (limite di operabilità);

c) sulle funi portanti in corrispondenza dei sezionamenti intermedi relativi ai binari di corsa delle stazioni, dove previsti;

d) sugli alimentatori francamente connessi alla linea aerea di contatto in corrispondenza di ogni sospensione nel tratto compreso fino al primo sezionatore.

Sulla stessa campata, se compresa nella stessa zona elettrica, l'applicazione dei segnali consecutivi è consentita purché sia rispettata una distanza minima di 5 metri.

Inoltre, in corrispondenza di più sospensioni poste sullo stesso sostegno e relative a un'unica zona elettrica, può essere omessa l'applicazione dei segnali sulle linee aeree di contatto che, in relazione alla loro collocazione, risultano inequivocabilmente identificabili attraverso la segnaletica presente sulle altre sospensioni (linee su un unico isolatore, linea in continuità elettrica in corrispondenza o in prossimità delle sospensioni stesse, ecc...).

3. COLORI DA ADOTTARE

I colori da adottare sono i seguenti.

a) Linea a semplice binario:
verde - zone elettriche relative al binario di corsa;
arancio, blu, giallo o marrone - zone elettriche relative agli altri binari di circolazione e ai binari secondari.

b) Linea a doppio binario:
verde - zone elettriche relative al binario di corsa dispari;
rosso - zone elettriche relative al binario di corsa pari;
arancio, blu, giallo o marrone - zone elettriche relative agli altri binari di circolazione e ai binari secondari.

c) Linee affiancate:
i colori delle zone elettriche sono gli stessi delle linee a doppio binario e vengono integrati con numerazione crescente rispetto al senso di marcia dei treni dispari.

d) Sezionamenti intermedi relativi ai binari di corsa delle stazioni:
le zone elettriche a valle dei sezionamenti intermedi sono segnalate tramite una coppia di colori, verde o rosso (a seconda se trattasi di binario di corsa dispari o pari) combinato al bianco.

In caso di impianti particolarmente estesi è possibile:

– per i binari non di corsa, combinare i colori arancio, blu, giallo e marrone a due a due (coppia di colori);
– associare un numero a un colore o a una coppia di colori.

I colori assumono un significato di specializzazione e in nessun caso devono essere utilizzati colori diversi da quelli sopra indicati. Deve essere in ogni caso evitata l'utilizzazione di colori o coppie di colori uguali, anche se integrati da numeri diversi, per zone elettriche adiacenti o limitrofe.

4. ISOLATORI DI SEZIONE

Gli isolatori di sezione devono portare ai due terminali i segnali a forma romboidale previsti dal RS, che devono essere sospesi tra la fune portante e il filo di contatto.

Ogni segnale a forma romboidale deve essere colorato, su entrambi i lati, dello stesso colore o coppia di colori, eventualmente integrato da un numero, della zona elettrica a cui è collegato il relativo terminale.

5. ALIMENTATORI/SCARTI

La segnaletica relativa agli alimentatori/scarti deve essere realizzata dai segnali a forma rettangolare previsti dal RS da applicare sul filo conduttore e riportanti, su entrambi i lati, il numero del relativo alimentatore.

Per i tratti compresi tra due o più sezionatori devono essere riportati i numeri dei sezionatori limitrofi.

– **Allegato 9 articolo 2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Negli AC computerizzati, nel caso si renda necessario effettuare movimenti con mezzi non elettrici, il DM può attivare la funzione «TxZTE» per gli itinerari che permette l'attivazione a luci fisse del relativo segnale di avanzamento o di avvio, oppure tramite il comando «FTE» per gli istradamenti che permette la disposizione per il libero passaggio del relativo segnale basso.

– **Allegato 10 articolo 1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nei successivi articoli si differenzia l'operatività del personale del GI, delle IA e dei soggetti terzi, in base alle conoscenze dei profili professionali del settore di appartenenza e alla relativa formazione in materia di impiantistica di TE.

- **Allegato 10 articolo 1.1. – Il terzo punto dell'elenco e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**
  - posa dei dispositivi di cortocircuito, in base alle proprie competenze tecniche (l'agente del settore TE individua i riferimenti della parte disalimentata), nonché la successiva rimozione;

  La segnaletica relativa alle zone elettriche, ove presente, è di solo ausilio agli agenti del settore TE che operano in una stazione, poiché sono tenuti, in primo luogo, al rispetto di tutte le norme di sicurezza e, in particolare, alla conoscenza del piano schematico di TE della stazione stessa.

- **Allegato 10 articolo 1.2. – Il terzo punto dell'elenco è così sostituito:**
  - posa dei dispositivi di cortocircuito nell'ambito della propria zona di lavoro, in base ai riferimenti della parte disalimentata, specificati sul modulo 0450/1 o comunicati, con il modulo 0181 o 0229, da parte del personale del settore TE, nonché la successiva rimozione;

- **Allegato 10 articolo 1.3. – Il primo e il terzo punto dell'elenco nonché il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**
  - se trattasi di lavori in linea, disalimentazione e messa a terra, a cura del PCIE, di tutte le condutture di TE (compresi gli eventuali alimentatori e/o scarti) della tratta interessata (sulle linee a doppio binario la disalimentazione e la messa a terra devono riguardare entrambi i binari mentre sulle linee affiancate la disalimentazione e la messa a terra devono riguardare entrambe le linee);
  - autorizzazione, con il modulo 0956, da parte dell'agente titolare dell'interruzione, o suo incaricato.

  Nel caso in cui i lavori possano essere delimitati nell'ambito di una banchina di stazione, è ammessa la sola disalimentazione (senza la messa a terra), a cura del PCIE, delle condutture di TE attigue alla banchina stessa, fermo restando la posa dei dispositivi di cortocircuito.
  Il personale abilitato delle IA può effettuare la posa dei dispositivi di cortocircuito nell'ambito della propria zona di lavoro, in base ai riferimenti della parte disalimentata che gli vengono comunicati dall'agente titolare dell'interruzione, o suo incaricato, come sopra specificato, nonché la successiva rimozione.

- **Allegato 10 articolo 3.1. – Il primo capoverso nonché il quarto, il quinto e il settimo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

  La richiesta al PCIE della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE deve essere effettuata solo dopo che l'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) abbia ricevuto, dal DM o dal DCO della stazione designata, la concessione dell'interruzione medesima, secondo le modalità previste dall'ISPL.
  - l'agente richiedente la disalimentazione, o suo incaricato, deve eseguire la manovra di apertura di eventuali sezionatori manuali e accertare che i contatti dei sezionatori si siano effettivamente aperti;
  - l'agente richiedente la disalimentazione, o suo incaricato, deve eseguire la manovra di apertura di eventuali sezionatori in comando locale, controllando l'avvenuta apertura tramite le segnalazioni del relativo quadro di comando;
  - il PCIE deve effettuare, se ricorre il caso, la chiusura dei sezionatori intermedi per garantire la continuità elettrica delle condutture di TE interessate alla disalimentazione;

- **Allegato 10 articolo 3.1. – Il primo capoverso della lettera *b)* è così sostituito:**

  L'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) deve comunicare, con il modulo 0181 o 0229, al referente dell'altra struttura (appartenente al settore TE) l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE con la formula:

  CONFERMO LA DISALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... ZONE ELETTRICHE ..... (*specificare i colori e gli eventuali numeri*) DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)] CHE NON RIALIMENTERÒ SENZA IL VOSTRO NULLA OSTA (*se ricorre il caso*: SI RAMMENTA CHE LE CONDUTTURE DI TE RELATIVE AGLI ALIMENTATORI *e/o* AGLI SCARTI SONO IN TENSIONE).

- **Allegato 10 articolo 3.1. – Il primo, il secondo e il quarto capoverso della lettera *c)* sono così sostituiti:**

  L'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) deve comunicare, con il modulo 0181 o 0229, ai referenti delle altre strutture (non appartenenti al settore TE) l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE con la formula:

  CONFERMO LA DISALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA

LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)] CHE NON RIALIMENTERÒ SENZA IL VOSTRO NULLA OSTA (*se ricorre il caso*: SI RAMMENTA CHE LE CONDUTTURE DI TE RELATIVE AGLI ALIMENTATORI *e/o* AGLI SCARTI SONO IN TENSIONE).

Nel caso in cui l'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) possa definire i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato, deve autorizzare, con il modulo 0181 o 0229, i suddetti referenti (non appartenenti al settore TE) alla posa dei dispositivi di cortocircuito, da collocare come previsto dalla presente Istruzione, con la formula:

AUTORIZZO LA POSA DEI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO; I RIFERIMENTI DEI BINARI DISALIMENTATI SONO I SEGUENTI: SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI ....., SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI .....

Nel caso in cui, invece, l'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) non possa definire i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato, deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito, dandone conferma, con il modulo 0181 o 0229, ai suddetti referenti (non appartenenti al settore TE) con la formula:

APPLICATI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO.

- **Allegato 10 articolo 3.1. – Il titolo nonché il primo e il secondo capoverso della lettera *d)* sono così sostituiti:**

d) Operano nell'interruzione IA.

Nel caso in cui ricorrono tutte le seguenti condizioni:
- vengono definiti, a cura dell'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE), i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato;
- tutte le condutture di TE (se occorre, anche gli eventuali alimentatori e/o scarti) sono disalimentate ed eventualmente messe a terra a cura del PCIE, a norma del precedente articolo 1.3.;
- il personale dell'IA è abilitato,

l'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) deve comunicare al referente dell'IA l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE (se occorre, anche degli eventuali alimentatori e/o scarti) e l'autorizzazione alla posa dei dispositivi di cortocircuito, da collocare come previsto dalla presente Istruzione, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

Nel caso in cui, invece, sussiste almeno una delle seguenti condizioni:
- non sono definibili i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato;
- non tutte le condutture di TE sono disalimentate ed eventualmente messe a terra a cura del PCIE, a norma del precedente articolo 1.3.;
- il personale dell'IA non è abilitato,

l'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito e deve comunicare al referente dell'IA l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE e l'applicazione dei dispositivi di cortocircuito, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

- **Allegato 10 articolo 3.1. – Il primo capoverso della lettera *e)* è così sostituito:**

L'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito e deve comunicare al referente del soggetto terzo l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE e l'applicazione dei dispositivi di cortocircuito, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

- **Allegato 10 articolo 3.2. – Il primo capoverso, il primo capoverso del secondo punto dell'elenco nonché il quinto, il sesto, l'ottavo e l'ultimo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

La richiesta al PCIE della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE deve essere effettuata solo dopo che l'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) abbia ricevuto, dal DM o dal DCO della stazione designata, la concessione dell'interruzione medesima, secondo le modalità previste dall'ISPL.

- l'agente del settore TE, o suo incaricato, deve richiedere, con comunicazione registrata, al PCIE la tolta tensione delle condutture di TE interessate.
- l'agente richiedente la disalimentazione, o suo incaricato, deve eseguire la manovra di apertura di eventuali sezionatori manuali e accertare che i contatti dei sezionatori si siano effettivamente aperti;
- l'agente richiedente la disalimentazione, o suo incaricato, deve eseguire la manovra di apertura di eventuali sezionatori in comando locale, controllando l'avvenuta apertura tramite le segnalazioni del relativo quadro di comando;

- il PCIE deve effettuare, se ricorre il caso, la chiusura dei sezionatori intermedi per garantire la continuità elettrica delle condutture di TE interessate alla disalimentazione;
- l'agente richiedente la disalimentazione deve comunicare, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE), ed eventualmente all'altro agente del settore TE dal quale ha ricevuto l'incarico di richiedere al PCIE la tolta tensione, l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE con la formula:

  CONFERMO LA DISALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)] CHE NON RIALIMENTERÒ SENZA IL VOSTRO NULLA OSTA (*se ricorre il caso*: SI RAMMENTA CHE LE CONDUTTURE DI TE RELATIVE AGLI ALIMENTATORI *e/o* AGLI SCARTI SONO IN TENSIONE).

- **Allegato 10 articolo 3.2. – Il primo e il terzo capoverso della lettera *a)* sono così sostituiti:**

  Nel caso in cui l'agente del settore TE possa definire i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato, deve autorizzare, con il modulo 0181 o 0229, l'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) alla posa dei dispositivi di cortocircuito, da collocare come previsto dalla presente Istruzione, con la formula:

  AUTORIZZO LA POSA DEI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO; I RIFERIMENTI DEI BINARI DISALIMENTATI SONO I SEGUENTI: SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI ....., SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI .....

  Nel caso in cui, invece, l'agente del settore TE non possa definire i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato, deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito, dandone conferma, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) con la formula:

  APPLICATI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO.

- **Allegato 10 articolo 3.2. – Il primo capoverso della lettera *b)* è così sostituito:**

  L'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) deve affidare verbalmente all'agente del settore TE, dal quale ha ricevuto la conferma dell'avvenuta disalimentazione, l'incarico di comunicare, con il modulo 0181 o 0229, ai referenti delle strutture del medesimo settore TE l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE con la formula:

  CONFERMO LA DISALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... ZONE ELETTRICHE ..... (*specificare i colori e gli eventuali numeri*) DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)] CHE NON RIALIMENTERÒ SENZA IL VOSTRO NULLA OSTA (*se ricorre il caso*: SI RAMMENTA CHE LE CONDUTTURE DI TE RELATIVE AGLI ALIMENTATORI *e/o* AGLI SCARTI SONO IN TENSIONE).

- **Allegato 10 articolo 3.2. – Il primo, il secondo e il quinto capoverso della lettera *c)* sono così sostituiti:**

  L'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) deve comunicare, con il modulo 0181 o 0229, ai referenti delle altre strutture (non appartenenti al settore TE) l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE con la formula:

  CONFERMO LA DISALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)] CHE NON RIALIMENTERÒ SENZA IL VOSTRO NULLA OSTA (*se ricorre il caso*: SI RAMMENTA CHE LE CONDUTTURE DI TE RELATIVE AGLI ALIMENTATORI *e/o* AGLI SCARTI SONO IN TENSIONE).

  Nel caso in cui l'agente del settore TE possa definire i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato, deve autorizzare, con il modulo 0181 o 0229, l'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) alla posa dei dispositivi di cortocircuito, da collocare come previsto dalla presente Istruzione, con la formula:

  AUTORIZZO LA POSA DEI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO; I RIFERIMENTI DEI BINARI DISALIMENTATI SONO I SEGUENTI: SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI ....., SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI .....

  Nel caso in cui, invece, l'agente del settore TE non possa definire i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato, deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito, dandone conferma, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE)

con la formula:

APPLICATI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO.

- **Allegato 10 articolo 3.2. – Il titolo nonché il primo, il secondo e il terzo capoverso della lettera *d)* sono così sostituiti:**

d) Operano nell'interruzione IA.

Nel caso in cui ricorrono tutte le seguenti condizioni:

- vengono definiti, a cura dell'agente del settore TE, i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato;
- tutte le condutture di TE (se occorre, anche gli eventuali alimentatori e/o scarti) sono disalimentate ed eventualmente messe a terra a cura del PCIE, a norma del precedente articolo 1.3.;
- il personale dell'IA è abilitato,

l'agente del settore TE deve autorizzare, con il modulo 0181 o 0229, l'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) alla posa dei dispositivi di cortocircuito con la formula:

AUTORIZZO LA POSA DEI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO; I RIFERIMENTI DEI BINARI DISALIMENTATI SONO I SEGUENTI: SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI ....., SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI .....

L'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) deve quindi comunicare al referente dell'IA l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE (se occorre, anche degli eventuali alimentatori e/o scarti) e l'autorizzazione alla posa dei dispositivi di cortocircuito, da collocare come previsto dalla presente Istruzione, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

Nel caso in cui, invece, sussiste almeno una delle seguenti condizioni:

- non sono definibili i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato;
- non tutte le condutture di TE sono disalimentate ed eventualmente messe a terra a cura del PCIE, a norma del precedente articolo 1.3.;
- il personale dell'IA non è abilitato,

l'agente del settore TE deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito, dandone conferma, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione con la formula:

APPLICATI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO.

- **Allegato 10 articolo 3.2. – Il primo capoverso della lettera *e)* è così sostituito:**

L'agente del settore TE deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito, dandone conferma, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) con la formula:

APPLICATI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO.

- **Allegato 10 articolo 3.3. – Il primo capoverso nonché il quarto, il quinto e il settimo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

La richiesta al PCIE della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE deve essere effettuata solo dopo che l'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) abbia ricevuto, dal DM o dal DCO della stazione designata, la concessione dell'interruzione medesima, secondo le modalità previste dall'ISPL.

- l'agente richiedente la disalimentazione, o suo incaricato, deve eseguire la manovra di apertura di eventuali sezionatori manuali e accertare che i contatti dei sezionatori si siano effettivamente aperti;
- l'agente richiedente la disalimentazione, o suo incaricato, deve eseguire la manovra di apertura di eventuali sezionatori in comando locale, controllando l'avvenuta apertura tramite le segnalazioni del relativo quadro di comando;
- il PCIE deve effettuare, se ricorre il caso, la chiusura dei sezionatori intermedi per garantire la continuità elettrica delle condutture di TE interessate alla disalimentazione;

- **Allegato 10 articolo 3.3. – Il primo capoverso della lettera *b)* è così sostituito:**

Essendo già stati definiti i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato (modulo 0450/1), l'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) deve comunicare, con il modulo 0181 o 0229, ai referenti delle altre strutture l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE con la formula:

CONFERMO LA DISALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI)

DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)] CHE NON RIALIMENTERÒ SENZA IL VOSTRO NULLA OSTA (*se ricorre il caso*: SI RAMMENTA CHE LE CONDUTTURE DI TE RELATIVE AGLI ALIMENTATORI *e/o* AGLI SCARTI SONO IN TENSIONE)

e deve anche autorizzarli alla posa dei dispositivi di cortocircuito, da collocare come previsto dalla presente Istruzione, con la formula:

AUTORIZZO LA POSA DEI DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO; I RIFERIMENTI DEI BINARI DISALIMENTATI SONO I SEGUENTI: SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI ....., SEGNALE N° ..... DELLA STAZIONE DI .....

– **Allegato 10 articolo 3.3. – Il titolo nonché il primo e il secondo capoverso della lettera *c)* sono così sostituiti:**

c) Operano nell'interruzione IA.

Essendo già stati definiti i segnali luminosi a delimitazione del tratto di binario disalimentato (modulo 0450/1), nel caso in cui ricorrono tutte le seguenti condizioni:

- tutte le condutture di TE (se occorre, anche gli eventuali alimentatori e/o scarti) sono disalimentate ed eventualmente messe a terra a cura del PCIE, a norma del precedente articolo 1.3.;
- il personale dell'IA è abilitato,

l'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) deve comunicare al referente dell'IA l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE (se occorre, anche degli eventuali alimentatori e/o scarti) e l'autorizzazione alla posa dei dispositivi di cortocircuito, da collocare come previsto dalla presente Istruzione, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

Nel caso in cui, invece, sussiste almeno una delle seguenti condizioni:

- non tutte le condutture di TE sono disalimentate ed eventualmente messe a terra a cura del PCIE, a norma del precedente articolo 1.3.;
- il personale dell'IA non è abilitato,

l'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito e deve comunicare al referente dell'IA l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE e l'applicazione dei dispositivi di cortocircuito, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

– **Allegato 10 articolo 3.3. – Il primo capoverso della lettera *d)* è così sostituito:**

L'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) deve anche provvedere alla posa dei dispositivi di cortocircuito e deve comunicare al referente del soggetto terzo l'avvenuta disalimentazione delle condutture di TE e l'applicazione dei dispositivi di cortocircuito, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

– **Allegato 10 articolo 4.1. – Il terzo, il quinto e l'ottavo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

- il PCIE deve effettuare, tramite il telecomando:
  - l'apertura dei sezionatori intermedi precedentemente chiusi per garantire la continuità elettrica delle condutture di TE interessate alla disalimentazione;
  - l'apertura dei sezionatori di messa a terra, relativi alle condutture di TE disalimentate, precedentemente chiusi;
  - la chiusura dei sezionatori, relativi alle condutture di TE disalimentate, precedentemente aperti;
- l'agente richiedente la rialimentazione, o suo incaricato, deve eseguire:
  - la manovra di chiusura di eventuali sezionatori manuali e accertare che i contatti dei sezionatori si siano effettivamente chiusi;
  - la manovra di chiusura di eventuali sezionatori in comando locale, controllando l'avvenuta chiusura tramite le segnalazioni del relativo quadro di comando;
- il PCIE deve confermare verbalmente all'agente richiedente la disalimentazione l'avvenuta rialimentazione delle condutture di TE;

– **Allegato 10 articolo 4.1. – L'ultimo capoverso della lettera *b)* è così sostituito:**

Eseguiti i suddetti accertamenti, il referente (appartenente al settore TE) deve rilasciare, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE con la formula:

NULLA OSTA PER LA RIALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*:

DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... ZONE ELETTRICHE ..... (*specificare i colori e gli eventuali numeri*) DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)].

- **Allegato 10 articolo 4.1. – Il secondo capoverso della lettera *c)* è così sostituito:**

  Eseguiti i suddetti accertamenti, i referenti (non appartenenti al settore TE) devono rilasciare, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE con la formula:

  NULLA OSTA PER LA RIALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)].

- **Allegato 10 articolo 4.1. – Il titolo nonché il secondo capoverso della lettera *d)* sono così sostituiti:**

  d) Operano nell'interruzione IA.

  Eseguiti i suddetti accertamenti, il referente dell'IA deve comunicare all'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) la libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli, nell'ambito della propria zona di lavoro, e il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

- **Allegato 10 articolo 4.1. – Il secondo capoverso della lettera *e)* è così sostituito:**

  Eseguiti i suddetti accertamenti, il referente del soggetto terzo deve comunicare all'agente titolare dell'interruzione (appartenente al settore TE) la libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli, nell'ambito della propria zona di lavoro, e il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

- **Allegato 10 articolo 4.2. – Il terzo, il quarto, il sesto e il nono punto dell'elenco sono così sostituiti:**
  - l'agente del settore TE, o suo incaricato, deve richiedere, con comunicazione registrata, al PCIE la rialimentazione delle condutture di TE precedentemente disalimentate;
  - il PCIE deve effettuare, tramite il telecomando:
    - l'apertura dei sezionatori intermedi precedentemente chiusi per garantire la continuità elettrica delle condutture di TE interessate alla disalimentazione;
    - l'apertura dei sezionatori di messa a terra, relativi alle condutture di TE disalimentate, precedentemente chiusi;
    - la chiusura dei sezionatori, relativi alle condutture di TE disalimentate, precedentemente aperti;
  - l'agente richiedente la rialimentazione, o suo incaricato, deve eseguire:
    - la manovra di chiusura di eventuali sezionatori manuali e accertare che i contatti dei sezionatori si siano effettivamente chiusi;
    - la manovra di chiusura di eventuali sezionatori in comando locale, controllando l'avvenuta chiusura tramite le segnalazioni del relativo quadro di comando;
  - il PCIE deve confermare verbalmente all'agente richiedente la disalimentazione l'avvenuta rialimentazione delle condutture di TE;

- **Allegato 10 articolo 4.2. – L'ultimo capoverso della lettera *b)* è così sostituito:**

  Eseguiti i suddetti accertamenti, i referenti (appartenenti al settore TE) devono rilasciare, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE con la formula:

  NULLA OSTA PER LA RIALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)].

- **Allegato 10 articolo 4.2. – Il secondo capoverso della lettera *c)* è così sostituito:**

  Eseguiti i suddetti accertamenti, i referenti (non appartenenti al settore TE) devono rilasciare, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE con la formula:

  NULLA OSTA PER LA RIALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*:

DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)].

- **Allegato 10 articolo 4.2. – Il titolo nonché il secondo capoverso della lettera *d)* sono così sostituiti:**

  d) Operano nell'interruzione IA.

  Eseguiti i suddetti accertamenti, il referente dell'IA deve comunicare all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) la libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli, nell'ambito della propria zona di lavoro, e il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

- **Allegato 10 articolo 4.2. – Il secondo capoverso della lettera *e)* è così sostituito:**

  Eseguiti i suddetti accertamenti, il referente del soggetto terzo deve comunicare all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) la libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli, nell'ambito della propria zona di lavoro, e il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

- **Allegato 10 articolo 4.3. – Il terzo, il quinto e l'ottavo punto dell'elenco sono così sostituiti:**
  - il PCIE deve effettuare, tramite il telecomando:
    - l'apertura dei sezionatori intermedi precedentemente chiusi per garantire la continuità elettrica delle condutture di TE interessate alla disalimentazione;
    - l'apertura dei sezionatori di messa a terra, relativi alle condutture di TE disalimentate, precedentemente chiusi;
    - la chiusura dei sezionatori, relativi alle condutture di TE disalimentate, precedentemente aperti;
  - l'agente richiedente la rialimentazione, o suo incaricato, deve eseguire:
    - la manovra di chiusura di eventuali sezionatori manuali e accertare che i contatti dei sezionatori si siano effettivamente chiusi;
    - la manovra di chiusura di eventuali sezionatori in comando locale, controllando l'avvenuta chiusura tramite le segnalazioni del relativo quadro di comando;
  - il PCIE deve confermare verbalmente all'agente richiedente la disalimentazione l'avvenuta rialimentazione delle condutture di TE;

- **Allegato 10 articolo 4.3. – Il secondo e il terzo capoverso della lettera *b)* sono soppressi, l'ultimo capoverso della suddetta lettera è così sostituito e, dopo tale capoverso, sono inseriti i seguenti capoversi:**

  Eseguiti i suddetti accertamenti, i referenti devono rilasciare, con il modulo 0181 o 0229, all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE con la formula:

  NULLA OSTA PER LA RIALIMENTAZIONE DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO (*se occorre*: E DEGLI ALIMENTATORI *e/o* DEGLI SCARTI) DEL BINARIO (*sulle linee a doppio binario specificare*: DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) TRA ..... E ..... [*e/o*: DEI BINARI ..... DELLA STAZIONE DI ..... (*oppure*: DELLA STAZIONE DI .....)].

  I suddetti referenti (non appartenenti al settore TE) devono anche provvedere alla rimozione dei dispositivi di cortocircuito, la cui presenza può costituire pericolo all'atto della rialimentazione delle condutture di TE, integrando la suddetta formula con la seguente dizione:

  DISPOSITIVI DI CORTOCIRCUITO RIMOSSI.

  Per la rimozione dei dispositivi di cortocircuito, i suddetti referenti (non appartenenti al settore TE) possono incaricare un altro agente.
  A seguito della rimozione dei dispositivi di cortocircuito, le linee di TE devono essere considerate in tensione.

- **Allegato 10 articolo 4.3. – Il titolo nonché il secondo capoverso della lettera *c)* sono così sostituiti:**

  c) Operano nell'interruzione IA.

  Eseguiti i suddetti accertamenti, il referente dell'IA deve comunicare all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) la libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli, nell'ambito della propria zona di lavoro, e il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

– **Allegato 10 articolo 4.3. – Il secondo capoverso della lettera *d)* è così sostituito:**

Eseguiti i suddetti accertamenti, il referente del soggetto terzo deve comunicare all'agente titolare dell'interruzione (non appartenente al settore TE) la libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli, nell'ambito della propria zona di lavoro, e il nulla osta per la rialimentazione delle condutture di TE, utilizzando la parte relativa del modulo 0956.

– **Allegato 12 – Il modulo 0450 è così sostituito:**

FERROVIENORD
FNMGROUP

Mod. 0450

RAPPORTI TRA L'AGENTE DEL SETTORE TRAZIONE ELETTRICA E L'AGENTE DEL POSTO CENTRALE IMPIANTI ELETTRICI

N° **01**

RICHIESTA DI TOLTA TENSIONE (Da agente del settore TE ad agente del PCIE)	
DATA ..... ORA ..... PROVENIENZA ..... TOGLIETE TENSIONE ☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO ☐ AGLI ALIMENTATORI ☐ AGLI SCARTI SULLA TRATTA DA ..... A ..... BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE NELLA STAZIONE DI ..... BINARI ..... ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI	Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE ..... Dispaccio n° ..... Cognome agente PCIE .....

CONFERMA DI AVVENUTA MANOVRA DEI SEZIONATORI (Da agente del settore TE ad agente del PCIE)	
ORA ..... COME DA VOSTRA RICHIESTA VERBALE APERTI, NELL'ORDINE, I SEGUENTI SEZIONATORI N° ..... DELLA STAZIONE DI ..... CHE NON RICHIUDERÒ SENZA IL VOSTRO ORDINE.	Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE ..... Dispaccio n° ..... Cognome agente PCIE .....

CONFERMA DI TOLTA TENSIONE E MESSA A TERRA (Da agente del PCIE ad agente del settore TE)	
DATA ..... ORA ..... PROVENIENZA ..... A SEGUITO VOSTRA RICHIESTA N° ..... CONFERMO LA ☐ TOLTA TENSIONE ☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO ☐ AGLI ALIMENTATORI ☐ AGLI SCARTI ☐ TOLTA TENSIONE E MESSA A TERRA ☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO ☐ AGLI ALIMENTATORI ☐ AGLI SCARTI SULLA TRATTA DA ..... A ..... BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE NELLA STAZIONE DI ..... BINARI ..... ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI	Dispaccio n° ..... Cognome agente PCIE ..... Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE .....

RICHIESTA DI RIALIMENTAZIONE (Da agente del settore TE ad agente del PCIE)	
DATA ..... ORA ..... PROVENIENZA ..... SEGUENDO VOSTRO DISPACCIO N° ..... RICHIEDO LA RIALIMENTAZIONE ☐ DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO ☐ DEGLI ALIMENTATORI ☐ DEGLI SCARTI SULLA TRATTA DA ..... A ..... BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE NELLA STAZIONE DI ..... BINARI ..... ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI	Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE ..... Dispaccio n° ..... Cognome agente PCIE .....

RICHIESTA DI MANOVRA DI CHIUSURA DEI SEZIONATORI (Da agente del PCIE ad agente del settore TE)	
ORA ..... RICHIUDETE, NELL'ORDINE, I SEGUENTI SEZIONATORI N° ..... DELLA STAZIONE DI ..... CONFERMANDO VERBALMENTE.	Dispaccio n° ..... Cognome agente PCIE ..... Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE .....

(1) Numero progressivo del modulo e numero saltuario di due cifre.

– **Allegato 13 – Il modulo 0450/1 nonché il secondo, il quinto e l'ultimo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

FERROVIENORD
FNMGROUP

RICHIESTA DI DISALIMENTAZIONE AL SETTORE TRAZIONE ELETTRICA

Mod. 0450/1

N° **01**

RICHIESTA DI DISALIMENTAZIONE DELLE CONDUTTURE DI TE (*Da compilare a cura della struttura titolare dell'interruzione*)

Struttura titolare dell'interruzione: .....

Richiesta di disalimentazione delle condutture di TE per lavori di .....

e per lavori di .....

da eseguire nelle notti / giorni .....

nella tratta da ..... a ..... binario ..... linea .....

e/o nella stazione di ..... binario/i .....

Disalimentazione delle condutture di TE: ☐ Linea aerea di contatto ☐ Alimentatori ☐ Scarti

Data ..... / ..... / 20..... Firma .....

DISALIMENTAZIONE DELLE CONDUTTURE DI TE A CURA DEL PCIE (*Da compilare a cura del settore TE*)

Nelle notti / giorni .....

saranno disalimentate e messe a terra le condutture di TE ☐ Linea aerea di contatto ☐ Alimentatori ☐ Scarti

nella tratta da ..... a ..... binario ..... linea .....

e/o nella stazione di ..... binario/i .....

Tutte le lavorazioni che hanno richiesto la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE devono essere eseguite

non oltre 20 metri prima del segnale n° ..... di ..... (senso marcia treni dispari) e

non oltre 20 metri prima del segnale n° ..... di ..... (senso marcia treni pari).

Richiesta disalimentazione delle condutture di TE al PCIE, a cura di: ☐ Settore TE ☐ Struttura titolare dell'interruzione

Data ..... / ..... / 20..... Firma .....

– **Allegato 14 – Il modulo 0466 è così sostituito:**

FERROVIENORD
FNMGROUP

RAPPORTI TRA L'AGENTE DEL POSTO CENTRALE IMPIANTI ELETTRICI E L'AGENTE DEL SETTORE TRAZIONE ELETTRICA

Mod. 0466

N° **01**

RICHIESTA DI TOLTA TENSIONE (Da agente del settore TE ad agente del PCIE)	**CONFERMA DI AVVENUTA MANOVRA DEI SEZIONATORI** (Da agente del settore TE ad agente del PCIE)		**MANOVRA DI APERTURA DEI SEZIONATORI TELECOMANDATI**				**MANOVRA DI CHIUSURA DEI SEZIONATORI TELECOMANDATI**				**CONFERMA DI TOLTA TENSIONE E MESSA A TERRA** (Da agente del PCIE ad agente del settore TE)
DATA ..... ORA	ORA	ORA	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	DATA ..... ORA .....
PROVENIENZA	COME DA VOSTRA RICHIESTA VERBALE	COME DA VOSTRA RICHIESTA VERBALE									PROVENIENZA .....
TOGLIETE TENSIONE	APERTI, NELL'ORDINE,	APERTI, NELL'ORDINE,									A SEGUITO VOSTRA RICHIESTA N° .....
☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO	I SEGUENTI SEZIONATORI	I SEGUENTI SEZIONATORI									CONFERMO LA
☐ AGLI ALIMENTATORI	N°	N°									☐ TOLTA TENSIONE
☐ AGLI SCARTI	.....	.....									☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO
SULLA TRATTA	NELLA STAZIONE DI	NELLA STAZIONE DI									☐ AGLI ALIMENTATORI
DA ..... A	CHE NON RICHIUDERÒ	CHE NON RICHIUDERÒ									☐ AGLI SCARTI
BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI	SENZA IL VOSTRO ORDINE.	SENZA IL VOSTRO ORDINE.									☐ TOLTA TENSIONE E MESSA A TERRA
LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE											☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO
NELLA STAZIONE DI											☐ AGLI ALIMENTATORI
BINARI											☐ AGLI SCARTI
ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI											SULLA TRATTA
.....											DA ..... A .....
											BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI
											LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE
											NELLA STAZIONE DI .....
											BINARI .....
											ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI .....
											.....
Dispaccio n°	Dispaccio n°	Dispaccio n°									Dispaccio n° ..... (1)
Cognome agente TE	Cognome agente TE	Cognome agente TE									Firma agente PCIE .....
Dispaccio n° ..... (1)	Dispaccio n° ..... (1)	Dispaccio n° ..... (1)	ORA				ORA				Dispaccio n° .....
Firma agente PCIE	Firma agente PCIE	Firma agente PCIE	Firma agente PCIE				Firma agente PCIE				Cognome agente TE .....

RICHIESTA DI RIALIMENTAZIONE (Da agente del settore TE ad agente del PCIE)	**RICHIESTA DI MANOVRA DI CHIUSURA DEI SEZIONATORI** (Da agente del PCIE ad agente del settore TE)		**MANOVRA DI CHIUSURA DEI SEZIONATORI TELECOMANDATI**				**MANOVRA DI APERTURA DEI SEZIONATORI TELECOMANDATI**				**ANNOTAZIONI E DISPACCI VARI**
DATA ..... ORA	ORA	ORA	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	.....
PROVENIENZA	RICHIUDETE, NELL'ORDINE,	RICHIUDETE, NELL'ORDINE,									.....
SEGUENDO VOSTRO DISPACCIO N°	I SEGUENTI SEZIONATORI	I SEGUENTI SEZIONATORI									.....
RICHIEDO LA RIALIMENTAZIONE	N°	N°									.....
☐ DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO	.....	.....									.....
☐ DEGLI ALIMENTATORI	NELLA STAZIONE DI	NELLA STAZIONE DI									.....
☐ DEGLI SCARTI	CONFERMANDO VERBALMENTE.	CONFERMANDO VERBALMENTE.									.....
SULLA TRATTA											.....
DA ..... A											.....
BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI											.....
LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE											.....
NELLA STAZIONE DI											.....
BINARI											.....
ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI											.....
.....											.....
.....											.....
Dispaccio n°	Dispaccio n° ..... (1)	Dispaccio n° ..... (1)									.....
Cognome agente TE	Firma agente PCIE	Firma agente PCIE									.....
Dispaccio n° ..... (1)	Dispaccio n°	Dispaccio n°	ORA				ORA				.....
Firma agente PCIE	Cognome agente TE	Cognome agente TE	Firma agente PCIE				Firma agente PCIE				.....

(1) Numero progressivo del modulo e numero saltuario di due cifre.

– **Allegato 16 – Il modulo 0953 è così sostituito:**

FERROVIENORD
FNMGROUP

GUASTI E ANORMALITÀ RISCONTRATI DAL POSTO CENTRALE IMPIANTI ELETTRICI

Mod. 0953
N° **01**

DATA	ORA	LOCALITÀ	RELAZIONE DEL GUASTO O DELL'ANORMALITÀ	FIRMA

9. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO CON SISTEMA DI BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO

– **Introduzione e procedure di interfaccia – Il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

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 documenti.
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 documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

– **Articolo 3.2. – Il testo è così sostituito:**

In caso di spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del BA, quest'ultimo deve essere considerato efficiente se il segnale di partenza si dispone a via libera; in tal caso, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

– **Articolo 3.5. – Il testo è così sostituito:**

Nei casi diversi da quelli previsti dall'articolo 3.4.1., i DM interessati devono regolare la circolazione dei treni senza istituire il regime del blocco telefonico.
In tali casi, se trattasi di guasto della sezione di blocco a valle del segnale di partenza, il DM interessato deve distanziare i treni con la marcia a vista, evitando di far circolare più di un treno alla volta nella suddetta sezione, e deve notificare ai treni stessi, con il modulo 0229/3, in aggiunta a quelle occorrenti per il superamento del segnale di partenza disposto a via impedita, la seguente prescrizione di movimento relativa al distanziamento:

– non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo segnale di 1a categoria rispettando le relative indicazioni.

– **Articolo 3.9.4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

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 devono astenersi dall'effettuare ulteriori operazioni sul dispositivo di inversione del senso del blocco, richiedendo l'intervento dell'AM.

- **Articolo 3.13. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Il DM che sia a conoscenza di un'anormalità relativa al funzionamento del BA (occupazione di una sezione di blocco, comunicazione dell'AG, comunicazione dell'agente di condotta a un segnale permissivo disposto a via impedita, ecc...) deve subito richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 7.2. – Il testo è così sostituito:**

  In caso di spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del BA, quest'ultimo deve essere considerato efficiente se il segnale di partenza si dispone a via libera; in tal caso, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 7.5. – Il testo è così sostituito:**

  Nei casi diversi da quelli previsti dall'articolo 7.4.1., i DM interessati devono regolare la circolazione dei treni senza istituire il regime del blocco telefonico.
  In tali casi, se trattasi di guasto della sezione di blocco a valle del segnale di partenza, il DM interessato deve distanziare i treni con la marcia a vista, evitando di far circolare più di un treno alla volta nella suddetta sezione, e deve notificare ai treni stessi, con il modulo 0229/3, in aggiunta a quelle occorrenti per il superamento del segnale di partenza disposto a via impedita, la prescrizione di movimento relativa al distanziamento prevista dall'articolo 3.5.

- **Articolo 7.11. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Il DM che sia a conoscenza di un'anormalità relativa al funzionamento del BA (occupazione di una sezione di blocco, comunicazione dell'AG, comunicazione dell'agente di condotta a un segnale permissivo disposto a via impedita, ecc...) deve subito richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 11.2. – Il testo è così sostituito:**

  In caso di spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del BA, quest'ultimo deve essere considerato efficiente se il segnale di partenza si dispone a via libera; in tal caso, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 11.8.4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  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 devono astenersi dall'effettuare ulteriori operazioni sul dispositivo di inversione del senso del blocco, richiedendo l'intervento dell'AM.

- **Articolo 11.11. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Il DM che sia a conoscenza di un'anormalità relativa al funzionamento del BA (occupazione di una sezione di blocco, comunicazione dell'AG, comunicazione dell'agente di condotta a un segnale permissivo disposto a via impedita, ecc...) deve subito richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 14.3. – Il titolo e il primo capoverso sono così sostituiti:**

  14.3. DISTANZIAMENTO DEI TRENI CON LA MARCIA A VISTA

  Sulle linee a doppio binario il DCO, nei casi diversi da quelli previsti dall'articolo 14.2. nei quali il segnale di partenza di un PP non si disponga a via libera, deve distanziare i treni con la marcia a vista, evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione protetta dal segnale del PP interessato, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale.

10. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO CON SISTEMA DI BLOCCO ELETTRICO CONTA ASSI

- **Introduzione e procedure di interfaccia – Il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

  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 documenti.
  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 documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

- **Articolo 5.1.2. – Il testo è così sostituito:**

  In caso di spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del B.ca, quest'ultimo deve essere considerato efficiente se il segnale di partenza si dispone a via libera; in tal caso, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 5.1.3. – Il terzo capoverso della lettera *a)* e l'ultimo capoverso della lettera *b)* sono così sostituiti:**

  Il DM deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 5.1.8. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Non ripristinandosi ancora la libertà del B.ca, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 5.2.4. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Tale agente deve richiedere l'intervento dell'AM e, se trattasi di un AG, deve avvisare verbalmente dell'esito il DM della successiva stazione rispetto al senso di marcia del treno interessato al guasto.

- **Articolo 5.2.5. – Il testo è così sostituito:**

  In caso di spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del B.ca, quest'ultimo deve essere considerato efficiente se è accesa a luce bianca fissa la freccia di senso del blocco; in tal caso, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 5.2.6. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  In tali casi, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 5.2.11. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Non ripristinandosi ancora la libertà del B.ca, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

11. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DELLE APPARECCHIATURE TECNOLOGICHE A BORDO DEI VEICOLI

- **Introduzione e procedure di interfaccia – Dopo il primo capoverso sono inseriti i seguenti capoversi e l'ultimo capoverso è soppresso:**

  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 documenti.
  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 documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

- **Elenco delle abbreviazioni – Dopo il diciannovesimo punto dell'elenco è inserito il seguente punto:**

  RCT Regolamento per la circolazione dei treni

- **Articolo 6. comma 2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Nei casi di guasto l'agente di condotta deve avvisare il proprio referente alla prima occasione utile e, nel caso di linea a doppio binario banalizzata dove è ammessa la marcia parallela, deve estendere l'avviso anche al DM o al DCO secondo quanto previsto dalla specifica normativa.

- **Articolo 21.11. – Il titolo e il testo dell'articolo 21.11.1. e il titolo dell'articolo 21.11.2. sono soppressi.**

- **Articolo 26.5.4. – Il testo della lettera *a)* è così sostituito:**

  Sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e senza il BA l'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1ª categoria e di protezione propria dei PL di cui all'articolo 40. punto *b)* del RS, disposti a via impedita o spenti. L'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita o spento sia attivo a luci fisse o lampeggianti il segnale di avanzamento o di avvio.
  Su tali linee o tratte di linea l'operazione di Supero Rosso non deve essere mai effettuata (1) quando la funzione SCMT è esclusa (articolo 16.1.).

  (1) Qualora il pulsante «SR» venga premuto sulle linee o nei casi dove l'operazione di Supero Rosso non è prevista, lo stesso si illumina e si spegne alla scadenza della temporizzazione mentre il simbolo di stabilizzazione del Supero Rosso non si attiva.

- **Articolo 26.8. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Il DM o il DCO o l'AG, che riceve dall'agente di condotta la notifica di un guasto o di un'anormalità al SST, deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 26.8.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

  Eseguite le predette operazioni, l'agente di condotta deve proseguire la corsa del treno nel rispetto degli ordini ricevuti dal DM o dal DCO o dall'AG e percorrere comunque il tratto di linea interessato dall'anormalità non

superando la velocità di 50 km/h, con o senza la funzione RSC attiva [dal punto dove avviene il passaggio del SSB in «Predisposizione SCMT» (articolo 25.1.) o «Predisposizione SCMT + RSC» (articolo 25.3.) a quello dove avviene la riattivazione automatica della funzione SCMT].
Nel caso in cui anche la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita, il treno può comunque proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta e intervenire, arrestando e immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.

- **Articolo 26.8.4. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

  Ricevuta una delle comunicazioni previste al punto 2., il DM o il DCO deve verificare se sulla tratta percorsa dal treno esistono rallentamenti, disporre per il proseguimento del treno secondo quanto di seguito indicato e, indipendentemente dalla presenza di rallentamenti, deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 26.9. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

  In tal caso, il DM o il DCO deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 26.12. – Il secondo punto dell'elenco è così sostituito:**
  - Autorizzazione del DM o del DCO:
    «Treno ..... fermo tra il km ..... e il km ..... (*cippi chilometrici limitrofi*) tra ..... e ..... [*oppure*: sull'itinerario di ..... (arrivo *o* partenza) di ..... (*denominazione della località di servizio*)], per assenza di codice in zona codificata nulla osta ripresa della corsa con le modalità previste dall'articolo 5.3.5. dell'IEAT».
    Per gli eventuali deviatoi in linea protetti dai segnali di protezione o di partenza delle località di servizio devono essere osservate le norme previste dal RCT.

- **Articolo 40.11. – Il titolo e il testo dell'articolo 40.11.1. e il titolo dell'articolo 40.11.2. sono soppressi.**

- **Articolo 41.1. – Il testo è così sostituito:**

  Qualora gli autotest di verifica non diano esito positivo, l'agente di condotta deve avvisare il proprio referente per gli opportuni provvedimenti.

- **Articolo 45.5.3. – Il primo capoverso della lettera *a)* è così sostituito:**

  Sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e senza il BA l'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1ª categoria e di protezione propria dei PL di cui all'articolo 40. punto *b)* del RS, disposti a via impedita o spenti. L'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita o spento sia attivo a luci fisse o lampeggianti il segnale di avanzamento o di avvio.

- **Articolo 45.9. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Il DM o il DCO o l'AG, che riceve dall'agente di condotta la notifica di un guasto o di un'anormalità al SST, deve richiedere l'intervento dell'AM.

12. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **01 gennaio 2023**.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Giovanni GALLI)

La presente Disposizione è composta di n° 34 pagine.