

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 01 - 2024

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° 04/2019, n° 05/2019, n° 06/2019, n° 07/2019, n° 08/2019, n° 10/2019, n° 11/2019, n° 01/2020, n° 05/2021, n° 01/2022, n° 04/2022, n° 07/2022, n° 02/2023 e n° 06/2023 nonché la Prescrizione di Esercizio n° 04/2023,
- 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, n° 01/2020, n° 01/2022, n° 07/2022 e n° 06/2023;
- al Regolamento sui segnali (RS) cui Disposizioni di Esercizio n° 02/2019, n° 01/2020, n° 05/2021 e n° 01/2022;
- alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) cui Disposizioni di Esercizio n° 04/2019, n° 01/2020, n° 01/2022 e n° 07/2022;
- alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate (DELB) cui Disposizioni di Esercizio n° 05/2019, n° 01/2020, n° 01/2022 e n° 07/2022;
- all'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM) cui Disposizioni di Esercizio n° 06/2019, n° 01/2020, n° 01/2022 e n° 07/2022;
- all'Istruzione per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (IEITE) cui Disposizioni di Esercizio n° 07/2019, n° 01/2020, n° 01/2022 e n° 07/2022;
- all'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico (IEBA) cui Disposizioni di Esercizio n° 08/2019, n° 01/2020 e n° 01/2022;
- all'Istruzione per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche a bordo dei veicoli (IEAT) cui Disposizioni di Esercizio n° 10/2019, n° 01/2020 e n° 01/2022;
- al Repertorio dei moduli (RM) cui Disposizioni di Esercizio n° 11/2019, n° 01/2020, n° 04/2022 e n° 02/2023.

Le principali modifiche introdotte riguardano:

- l'inserimento nel testo normativo delle norme relative alla comunicazione e all'annullamento delle prescrizioni di movimento (RCT articoli 3.9.1. e 3.10.) attualmente previste dalla Prescrizione di Esercizio n° 04/2023;
- l'introduzione del segnale di prosecuzione di itinerario (RCT articolo 4.2.2., RS articoli 37.1.2. e 37.5. e IEAT articoli 21.4.2., 25.2., 25.3., 25.4., 26.5.4., 40.4.2., 44.3., 44.5., 44.6. e 45.5.3.);
- l'introduzione della segnalazione di binario parzialmente ingombro (RS articoli 29.4., 33.2., 34. e 38.4. e IEAT articolo 4. comma 3.) e della tabella limite di binario ingombro (RS articolo 64.) nonché l'adeguamento delle norme relative alla protezione di un ingombro (RCT articoli 6.7.1. e 6.7.3. e RS articolo 29.4.);
- l'adeguamento delle norme relative alle interruzioni di circolazione, in particolare la possibilità di comprendere

- in un'interruzione programmata tutti o parte dei tratti di binario e/o dei binari delle stazioni intermedie e/o estreme, non solo nel periodo di sospensione del servizio sulle linee (RCT articoli 18.1.2., 18.1.3., 18.1.4., 18.2.1., 18.2.2., 18.2.3., 18.2.9., 18.2.10., 18.3., 18.4. e 18.5. e DET articolo 16. comma 4.);
- la soppressione delle norme relative all'inoltro dei treni a distanza di blocco elettrico (RCT articolo 19.4., DELB articoli 7.3. e 7.4. e IEBA articoli 3.9.3., 7.9.1., 7.9.2. e 11.8.3.);
 - la soppressione del divieto di retrocessione dell'intero convoglio in caso di soccorso con treno circolante a seguito (RCT articolo 24.4.4.);
 - l'adeguamento delle norme relative alla sospensione del servizio sulle linee (RCT articolo 25.8.);
 - l'introduzione delle norme relative alle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrociati (DET articolo 5. comma 6. e articolo 10. comma 6.);
 - l'introduzione delle norme relative alle linee a doppio binario banalizzate attrezzate con il blocco elettrico conta assi (DELB articoli 1.1., 1.2., 3.2., 6.2., 7.2., 7.4. e 8.);
 - l'adeguamento delle norme relative alla marcia parallela (DELB articoli 1.8. e 9. e IEBA articolo 2.5.);
 - l'adeguamento delle norme relative all'isolamento dei sistemi di alimentazione dei mezzi di trazione elettrici (IEITE articolo 21.8.);
 - l'introduzione delle norme relative alla rialimentazione parziale degli impianti di trazione elettrica a seguito di un'interruzione per lavori (IEITE allegato 10 articoli 1.1. e 1.2.);
 - la soppressione delle norme relative ai lavori al blocco elettrico in regime di modulo 0452 (IEBA articoli 3.4.1., 3.4.2., 3.13., 7.4.1., 7.4.2., 7.11., 11.4.1., 11.4.2., 11.11. e 14.2.);
 - l'adeguamento dei riferimenti relativi alla velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive (IEAT articoli 8.3., 21.1., 21.8., 25.1., 25.3., 26.6., 26.7., 26.8.1., 26.8.2., 26.10.1., 26.10.2., 26.10.4., 40.1., 40.8., 44.1., 44.3., 45.6., 45.11.1. e 47.2.);
 - l'adeguamento e l'allineamento del contenuto di alcuni articoli dei testi normativi;
 - l'adeguamento dei moduli 0229 e 0450/1 e la soppressione del modulo 0247.

2. MODIFICHE AL REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

– Introduzione e procedure di interfaccia – Il terzo punto dell'elenco è così sostituito:

- articoli 3.1.1., 3.2., 3.3., 3.4.1., 3.5., 3.6., 3.7., 3.8., 3.9. e 3.10.;

– Articolo 3.9.1. – Dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:

Tali comunicazioni devono rispettare i criteri di chiarezza, univocità ed esaustività al fine di garantire il rispetto, da parte dell'agente di condotta, degli ordini impartiti dal dirigente movimento.

– Articolo 3.9.4. – L'ultimo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:

Il dirigente movimento può richiedere all'agente di condotta:

- l'accertamento della completezza del proprio treno, da verificare in base alle specifiche disposizioni previste dall'Impresa Ferroviaria di appartenenza, e la trasmissione, con comunicazione registrata, del giunto;
- l'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una località di servizio impresenziata, secondo le modalità previste dal Regolamento sui segnali;
- il controllo e la manovra dei deviatori, dove previsto;
- l'azionamento dell'apposito dispositivo (levetta o pulsante) per la disposizione a via libera del segnale collegato alla segnalazione di allarme dell'impianto di rilevamento della temperatura delle boccole e degli assi frenati (RTB/RTF), dove presente.

Le ulteriori verifiche e operazioni che possono essere richieste all'agente di condotta sulle linee o tratte di linea esercitate in telecomando sono riportate nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

– Articolo 3. – Dopo l'articolo 3.9. è inserito il nuovo articolo 3.10.:

3.10. ANNULLAMENTO DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO

Nel caso eccezionale in cui si renda necessario modificare delle prescrizioni di movimento già notificate al treno tramite un apposito modulo di prescrizione, il dirigente movimento che le ha notificate deve provvedere ad annullare l'intero modulo con comunicazione registrata (1); successivamente, se necessario, dovrà notificare al treno le occorrenti prescrizioni di movimento tramite un ulteriore modulo, in base alla situazione e alle condizioni in atto.

Qualora il treno fosse già partito dalla propria stazione, il dirigente movimento interessato può darne incarico, con comunicazione registrata, al dirigente movimento di un'opportuna stazione, ricevendone conferma con

comunicazione registrata.

(1) Modulo (tipo) n° (numero) del (data) in vostro possesso è annullato.

– **Articolo 4.2.2. – Il testo della lettera a) del primo elenco e il primo punto del terzo elenco sono così sostituiti:**

a) arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza, l'itinerario si estende dal segnale di protezione fino al segnale di partenza (1);

- arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza, l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo (1);

(1) Nel caso in cui al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario e quest'ultimo risulti acceso a luce bianca lampeggiante, l'itinerario termina, in deroga a quanto previsto dal presente punto, al successivo segnale di partenza.

– **Articolo 4.2.6. – Il testo è così sostituito:**

I deviatori e le scarpe fermacarri sui binari laterali a quello percorso dal treno devono, di regola, essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso:

- i deviatori, rispetto agli altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale oppure a fughe accidentali di veicoli in sosta;
- le scarpe fermacarri, rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta, secondo le specifiche norme previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

– **Articolo 6.7.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nei casi previsti dal Regolamento sui segnali, per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di fermata a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco, è sufficiente che questo sia munito del segnale di fermata.

– **Articolo 6.7.3. – L'ultimo capoverso è soppresso.**

– **Articolo 18.1.2. – Il testo è così sostituito:**

L'interruzione di un binario di linea tra due stazioni deve intendersi delimitata dagli adiacenti segnali di protezione unici o esterni delle due stazioni limitrofe alla tratta interrotta; sulle linee a doppio binario non banalizzate, per le stazioni sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, l'interruzione deve intendersi delimitata dall'allineamento del segnale di protezione posto sul binario attiguo.

L'interruzione dei tratti di binario e/o dei binari nell'ambito di una stazione deve essere delimitata da enti (segnali di protezione o relativi allineamenti, segnali di partenza, segnali bassi, deviatori, passaggi a livello, ecc...) che permettano di individuare in maniera inequivocabile, per tutto il personale coinvolto, il tratto in soggezione; i binari o i tratti di binario interrotti di una stazione e gli enti che li delimitano devono essere sempre specificati nelle relative comunicazioni registrate e, dove previsto, anche nel programma dell'interruzione.

Per la richiesta e la concessione delle interruzioni dei tratti di binario e/o dei binari nell'ambito di una stazione devono essere osservate norme analoghe a quelle previste per le interruzioni dei binari di linea.

Nei casi in cui l'interruzione comprenda i binari di linea di più tratte contigue e le stazioni intermedie e/o i binari di linea e una o entrambe le stazioni limitrofe alla tratta interrotta, i tratti di binario e/o i binari interrotti delle stazioni intermedie e/o limitrofe devono essere sempre specificati nelle relative comunicazioni registrate e, dove previsto, anche nel programma dell'interruzione. In tal caso, nell'ambito delle suddette stazioni deve essere garantita la continuità dei tratti di binario interrotti rispetto ai binari di linea interessati.

– **Articolo 18.1.3. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti e, dopo il primo capoverso, è inserito il seguente capoverso:**

Salvo i casi di seguito descritti, ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario di linea, i dirigenti movimento delle stazioni estreme alla tratta interrotta devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale di fermata oltre il deviatoio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza del deviatoio stesso, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Nel caso di interruzione dei tratti di binario e/o dei binari nell'ambito di una stazione, il segnale di fermata deve essere esposto in corrispondenza degli enti che permettano di individuare in maniera inequivocabile il tratto in soggezione.

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.
- **Articolo 18.1.4. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**
- Per quanto sopra, sono vietati i movimenti di manovra oltre il punto protetto dal segnale di protezione verso il binario di linea interrotto.
- **Articolo 18.2.1. – La formula del primo capoverso è così sostituita:**
- Formula 29: OGGI (oppure: DOMANI) DOPO TRENO (oppure: DALLE ORE) E SINO ORE TRATTA (oppure: BINARIO DISPARI e/o PARI; sulle linee affiancate specificare: DELLA LINEA DIRETTA e/o LOCALE) FRA E (se occorre, specificare i tratti di binario e i binari delle stazioni intermedie e/o limitrofe interessate dall'interruzione) INTERROTTA PER (motivo dell'interruzione, ecc...). STAZIONE DESIGNATA:*
- **Articolo 18.2.2. – Il testo della lettera b) e le note (1) e (2) sono così sostituiti:**
- b) acquisire la libertà della tratta da interrompere procurandosi, o accertandolo direttamente, il giunto dell'ultimo treno transitato. Nel caso di un'interruzione riguardante i tratti di binario e/o i binari nell'ambito della stazione, la libertà degli stessi può essere acquisita visivamente, per mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (circuiti di binario) oppure tramite un altro agente sul posto, ricevendone conferma con comunicazione registrata;
- (1) Si richiede interruzione tratta (oppure: binario dispari e/o pari; sulle linee affiancate specificare: della linea diretta e/o locale) fra e (se occorre, specificare i tratti di binario e i binari delle stazioni intermedie e/o limitrofe interessate dall'interruzione) come da programma n° del
- (2) Si concede interruzione tratta (oppure: binario dispari e/o pari; sulle linee affiancate specificare: della linea diretta e/o locale) fra e (se occorre, specificare i tratti di binario e i binari delle stazioni intermedie e/o limitrofe interessate dall'interruzione) come da programma n° del con inizio dalle ore e fino alle ore (se occorre: binari n° della stazione di ingombri).
- **Articolo 18.2.3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
- I dirigenti movimento delle stazioni della tratta da interrompere devono confermare l'interruzione al dirigente movimento della stazione designata, specificando gli eventuali binari della propria stazione occupati da veicoli in sosta e interessati dall'interruzione stessa, con la comunicazione registrata:
- Formula 30: INTESO OGGI INTERRUZIONE TRATTA (oppure: BINARIO DISPARI e/o PARI; SULLE LINEE AFFIANCATE SPECIFICARE: DELLA LINEA DIRETTA e/o LOCALE) FRA E (se occorre, specificare i tratti di binario e i binari delle stazioni intermedie e/o limitrofe interessate dall'interruzione) COME DA PROGRAMMA N° DEL [quelli che inviano normalmente i treni sul binario da interrompere devono aggiungere la precisazione: DOPO TRENO (ultimo treno effettivamente inviato prima dell'interruzione) anche quando l'inizio dell'interruzione non è delimitato da un treno] (se occorre: BINARI N° DELLA STAZIONE DI INGOMBRI).*
- **Articolo 18.2.9. – Il primo capoverso e la formula del secondo capoverso sono così sostituiti e il terzo, il quarto e il quinto capoverso sono soppressi:**
- Per la riattivazione della circolazione al termine di un'interruzione programmata, l'agente titolare, dopo aver acquisito l'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, deve trasmettere, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della stazione designata, almeno 5 minuti prima del termine stesso, il nulla osta per la ripresa della circolazione (1).
- Formula 31: DALLE ORE (oppure: DAL TRENO) RIPRENDASI SERVIZIO NORMALE (sulle linee a doppio binario specificare: SUL BINARIO DISPARI e/o PARI; sulle linee affiancate specificare: DELLA LINEA DIRETTA e/o LOCALE) FRA E (se occorre, specificare i tratti di binario e i binari delle stazioni intermedie e/o limitrofe interessate dall'interruzione).*
- (1) Nulla osta per la ripresa della circolazione sulla tratta (oppure: sul binario dispari e/o pari; sulle linee affiancate specificare: della linea diretta e/o locale) fra e (se occorre, specificare i tratti di binario e i binari delle stazioni intermedie e/o limitrofe interessate dall'interruzione) dalle ore
- **Articolo 18.2. – Dopo l'articolo 18.2.9. è inserito il nuovo articolo 18.2.10.:**
- 18.2.10. Prolungamento o ripristino parziale di un'interruzione programmata**
- Quando eccezionalmente, per motivi di forza maggiore, il binario non possa essere restituito al normale

esercizio nel termine stabilito, l'agente titolare dell'interruzione, prima della fine dell'interruzione, deve darne tempestivo avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della stazione designata precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione oppure le modalità di ripresa parziale del servizio (servizio su una o più tratte contigue di uno solo o di entrambi i binari, servizio su un solo binario di linea a doppio, rallentamento, ecc...) e il tratto di binario rimasto interrotto; quest'ultimo deve darne avviso, con comunicazione registrata, ai dirigenti movimento di tutte le altre stazioni del tratto interrotto.

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

Il prolungamento dell'interruzione programmata o il ripristino parziale della stessa è da considerarsi a tutti gli effetti come interruzione accidentale, in applicazione delle norme previste dall'articolo 18.3.; in tal caso:

- se trattasi di prolungamento dell'interruzione programmata, il dirigente movimento della stazione designata deve avvisare verbalmente dell'interruzione accidentale i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto rimasto interrotto e il Dirigente Coordinatore Circolazione;
 - se trattasi di ripristino parziale dell'interruzione programmata, il dirigente movimento della stazione del tratto effettivamente rimasto interrotto che, in base all'ora di trasmissione della comunicazione registrata del dirigente movimento della stazione designata, per primo viene a conoscenza dell'anormalità in atto deve avvisare verbalmente dell'interruzione accidentale i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto stesso e il Dirigente Coordinatore Circolazione;
 - i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto rimasto interrotto devono confermare l'interruzione accidentale con la relativa comunicazione registrata;
 - le comunicazioni registrate relative alla concessione dell'interruzione e alla ripresa della normale circolazione devono essere scambiate tra l'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria che aveva svolto la funzione di agente titolare e il dirigente movimento che ha diramato l'avviso verbale dell'interruzione accidentale del tratto rimasto interrotto.
- **Articolo 18.3.1. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

18.3.1. Provvedimenti da adottare da parte dei dirigenti movimento

Il dirigente movimento che per primo viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea o su un binario di una linea a doppio, deve immediatamente avvisare verbalmente i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto da interrompere e il Dirigente Coordinatore Circolazione.

I dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto da interrompere devono confermare con la comunicazione di cui alla *formula 30*, omettendo la dizione «COME DA PROGRAMMA N° DEL».

Per l'avviso ai posti intermedi, valgono le norme previste dall'articolo 18.2.4.

I dirigenti movimento delle due stazioni estreme del tratto interrotto devono intervenire per tutte le disposizioni di movimento che si rendano necessarie in dipendenza dell'interruzione accidentale.

I dirigenti movimento delle suddette stazioni devono prendere accordi fra di loro e con quelli delle altre stazioni interessate per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.

Sulle linee a doppio binario non banalizzate il dirigente movimento che ha diramato l'avviso verbale dell'interruzione accidentale, in caso di necessità, può attivare la circolazione a binario unico (articolo 19.).

- **Articolo 18.3.2. – L'articolo è soppresso.**
- **Articolo 18.3. – La numerazione degli attuali articoli 18.3.3. e 18.3.4. è modificata in 18.3.2. e 18.3.3.**
- **Articolo 18.3.2. – Il testo 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.

L'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria intervenuto sul posto deve prendere gli opportuni accordi verbali con il suddetto dirigente movimento per la concessione dell'interruzione.

Le modalità per la concessione dell'interruzione e per la ripresa della normale circolazione tra l'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria e il dirigente movimento interessato sono analoghe a quelle previste per l'interruzione programmata, omettendo la dizione «COME DA PROGRAMMA N° DEL».

In caso di ripristino parziale, l'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria deve darne avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento interessato precisando le modalità di ripresa parziale del servizio (servizio su una o più tratte contigue di uno solo o di entrambi i binari, servizio su

un solo binario di linea a doppio, rallentamento, ecc...) e il tratto di binario rimasto interrotto.

– **Articolo 18.3.3. – Il testo è così sostituito:**

Il dirigente movimento che ha diramato l'avviso verbale dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto, con comunicazione registrata, dall'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria il nulla osta per la ripresa della circolazione, deve avvisare con la comunicazione di cui alla *formula 31* i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto interrotto.

In caso di ripresa parziale del servizio, trovano applicazione le norme previste dall'articolo 18.2.10.

– **Articolo 18.4. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Per le interruzioni di cui sopra si applicano le norme previste dall'articolo 18.3.1. con le seguenti particolarità:

- prima di trasmettere l'avviso verbale, il dirigente movimento interessato deve assicurarsi che il binario di linea da interrompere sia libero da treni, ad eccezione del caso di un treno fermo in linea che abbia richiesto soccorso (articolo 24.3.);
- l'interruzione va motivata «PER NECESSITÀ DI MOVIMENTO»;
- l'avviso verbale e la conferma di cui all'articolo 18.3.1. sono limitati alla stazione limitrofa abilitata. La conferma deve essere completata, all'occorrenza, a norma dell'articolo 19.2.

– **Articolo 18.5. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

L'interruzione per necessità tecniche può essere richiesta e concessa anche per lavori riguardanti i tratti di binario e/o i binari nell'ambito di una stazione. In tali circostanze, non deve essere trasmesso alcun annuncio e i tratti di binario e/o i binari interrotti devono essere delimitati da enti (segnali di protezione o relativi allineamenti, segnali di partenza, segnali bassi, deviatori, passaggi a livello, ecc...) che permettano di individuare in maniera inequivocabile, per tutto il personale coinvolto, il tratto in soggezione, in corrispondenza dei quali deve essere esposto il previsto segnale di fermata.

– **Articolo 19.1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Pertanto, la circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata (circolazione nei due sensi di marcia su un solo binario) può essere attivata dai dirigenti movimento per un fatto accidentale o per necessità di movimento (articolo 18.3.1. o 18.4.).

– **Articolo 19.2. – Il testo è così sostituito:**

Il dirigente movimento interessato, a norma dell'articolo 18.3.1. per le interruzioni accidentali o dell'articolo 18.4. per le interruzioni per necessità di movimento, deve avvisare verbalmente il Dirigente Coordinatore Circolazione e il o i dirigenti movimento delle stazioni del tratto da esercitare a binario unico; quest'ultimi devono confermare con la comunicazione di cui alla *formula 30*, omettendo la dizione «COME DA PROGRAMMA N° DEL» e inserendo la dizione «TUTTI I TRENI PERCORRERANNO IL BINARIO PARI (O DISPARI)».

– **Articolo 19.4. – Il terzo capoverso è soppresso.**

– **Articolo 19.6. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme previste dall'articolo 18.3.3. o 18.4.

– **Articolo 23.2.2. – Il testo è così sostituito:**

L'agente di condotta che si accorga di non poter mantenere la velocità assegnata dall'orario, deve darne avviso verbale al dirigente movimento della prima stazione che raggiunge, specificando la velocità con cui il treno proseguirà la corsa; quest'ultimo deve estendere tale avviso verbale ai dirigenti movimento delle successive stazioni poste sul percorso del treno e al Dirigente Coordinatore Circolazione.

– **Articolo 24.4.4. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Qualora invece il treno circolante a seguito sia già partito dalla precedente stazione, il dirigente movimento della stazione verso la quale il treno è diretto può ordinare al treno stesso di effettuare il soccorso al treno fermo in linea, purché la lunghezza complessiva del convoglio da formare (treno che ha richiesto soccorso più treno circolante a seguito) sia inferiore alla lunghezza delle banchine delle stazioni e delle fermate in cui deve essere ancora svolto il servizio viaggiatori; in caso contrario, al treno circolante a seguito deve essere anche ordinato di rendersi vuoto in una stazione o fermata precedente al treno fermo in linea.

– **Articolo 24.5. – L’ultimo capoverso è così sostituito:**

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.; in tal caso, la richiesta di retrocessione deve essere effettuata dall’agente di condotta che aveva richiesto soccorso.

– **Articolo 25.8. – Il primo, il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

Su determinate linee possono essere previsti determinati periodi di sospensione durante i quali non circolano treni, le stazioni e i posti intermedi sono impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura; tali periodi sono riportati nel Fascicolo linee.

I dirigenti movimento possono lasciare il servizio solo dopo che gli ultimi treni che precedono il periodo di sospensione siano partiti o transitati dalla propria stazione e siano giunti nella successiva stazione.

Durante il periodo di sospensione, i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l’indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi.

– **Allegato 3 – Il secondo capoverso, la relativa tabella e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

Se la disposizione riguarda contemporaneamente l’effettuazione e/o la soppressione dei treni per le quali sono previsti due distinti indirizzi, si deve emettere un solo dispaccio indicando le due lettere corrispondenti.

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 con titolarità del settore armamento.
D	Interruzione di circolazione con titolarità del settore impianti di trazione elettrica.
E	Interruzione di circolazione con titolarità del settore impianti di sicurezza e di segnalamento.
F	Interruzione di circolazione con titolarità del settore impianti di telecomando e apparecchiature telefoniche.
G	Interruzione di circolazione con titolarità diversa dalle precedenti lettere.
H	Rallentamento.
I	Abbassamento dei pantografi.

Per la determinazione dei destinatari dei dispacci, oltre a quelli previsti dal presente Regolamento, devono essere osservate le specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del Gestore dell’Infrastruttura.

3. MODIFICHE AL REGOLAMENTO SUI SEGNALI

– **Articolo 29.4. – L’ultimo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

In determinate stazioni individuate dalla competente Direzione del Gestore dell’Infrastruttura e indicate nel Fascicolo linee, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione, per i treni ricevuti con l’aspetto specifico del segnale di protezione di cui all’articolo 34. (aspetto «rosso-giallo-giallo») integrato con la lettera «I» luminosa di cui all’articolo 38.4., il segnale di fermata in corrispondenza dell’ostacolo può essere omesso a condizione che l’ingombro sia costituito esclusivamente da veicoli con sagoma chiusa.

Il segnale di fermata può essere omesso anche nel caso in cui il segnale di protezione non sia integrato con la lettera «I» luminosa di cui all’articolo 38.4., a parità delle altre condizioni di cui sopra, solo nelle stazioni di testa individuate dalla competente Direzione del Gestore dell’Infrastruttura e indicate nel Fascicolo linee.

– **Articolo 33.2. – Il diciottesimo e il diciannovesimo capoverso sono così sostituiti:**

Gruppo di due luci gialle (1) - avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (2) oppure con arresto su binario di limitata lunghezza.

Il successivo segnale di 1ª categoria disposto a via impedita o il successivo segnale di fermata è ubicato a distanza anormalmente ridotta oppure all’estremità di un binario di limitata lunghezza.

(1) Questo segnale viene utilizzato solamente accoppiato a un segnale di 1ª categoria.

(2) Tale distanza non è mai inferiore a 350 metri.

– **Articolo 34. – L’ottava e la dodicesima didascalia sono così sostituite:**

Via libera.

Preavvisa inoltre un successivo segnale disposto a via impedita o un successivo segnale di fermata a distanza anormalmente ridotta oppure all’estremità di un binario di limitata lunghezza.

Via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h.

Preavvisa inoltre un successivo segnale disposto a via impedita o un successivo segnale di fermata a distanza anormalmente ridotta oppure all’estremità di un binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro (1).

(1) In determinate stazioni indicate nel Fascicolo linee, nel caso di ricevimento del treno su binario parzialmente ingombro, il segnale è integrato con la lettera «I» luminosa di cui all’articolo 38.4.

– **Articolo 37. – Il titolo è così sostituito:**

37. SEGNALI DI PARTENZA, INDICATORE DI PARTENZA, SEGNALE DI AVVIO, SEGNALE RIPETITORE DI PARTENZA, SEGNALE DI PROSECUZIONE DI ITINERARIO

– **Articolo 37.1.2. – Il testo è così sostituito:**

Il segnale di partenza disposto a via impedita non deve essere oltrepassato dai treni in arrivo, anche quando trattasi di un segnale comune a più binari, salvo il caso previsto dall’articolo 37.5.

– **Articolo 37. – Dopo l’articolo 37.4. è inserito il nuovo articolo 37.5.:**

37.5. SEGNALE DI PROSECUZIONE DI ITINERARIO

A un segnale di partenza distinto per binario, ubicato a monte di un successivo segnale di partenza anch’esso distinto per binario, può essere applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, costituito da una tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera «V» rovesciata normalmente spenta.

Il segnale di prosecuzione di itinerario può essere applicato anche a un segnale ripetitore di partenza.

Il suddetto segnale, se acceso a luce bianca lampeggiante, impone all’agente di condotta di un treno in arrivo di superare, senza arrestare il treno, il segnale di partenza disposto a via impedita su cui è applicato e di proseguire con cautela non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale di partenza, anch’esso disposto a via impedita.

Il segnale di prosecuzione di itinerario può essere applicato anche a un segnale di 1ª categoria nel caso di movimenti di manovra da un fascio di binari a un altro della stessa località di servizio o nel caso di movimenti di manovra da e verso un raccordo che si dirama da un binario di stazione, per lunghezze comprese tra 150 e 600 metri.

In tal caso, il suddetto segnale, se acceso a luce bianca fissa, autorizza l’agente di condotta di un convoglio, dopo l’arresto, a superare il segnale di 1ª categoria disposto a via impedita su cui è applicato e a proseguire con cautela non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale di fermata, nel caso di binario tronco, oppure fino al successivo segnale di 1ª categoria, anch’esso disposto a via impedita, considerando non presente la zona di uscita. Per il superamento di tale segnale con lettera «V» rovesciata spenta devono essere osservate le norme particolari previste dal Fascicolo linee.

Per i movimenti di manovra comandati dal segnale di prosecuzione di itinerario, i segnali bassi eventualmente incontrati sul percorso non hanno valore.



– **Articolo 38. – Il titolo è così sostituito:**

38. SEGNALE DI AVANZAMENTO, INDICATORE DI DIREZIONE, SEGNALAZIONE AUSILIARIA DI LIMITE DI VELOCITÀ, SEGNALAZIONE DI BINARIO PARZIALMENTE INGOMBRO

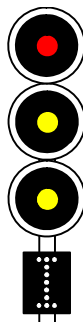
– **Articolo 38. – Dopo l’articolo 38.3. è inserito il nuovo articolo 38.4.:**

38.4. SEGNALAZIONE DI BINARIO PARZIALMENTE INGOMBRO

Il segnale di protezione di determinate stazioni indicate nel Fascicolo linee può essere munito di una tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera «I» normalmente spenta. Tale lettera si accende a luce bianca fissa contestualmente all’aspetto specifico del segnale di protezione di cui all’articolo 34. (aspetto «rosso-giallo-giallo») quando il binario di ricevimento è parzialmente ingombro per veicoli in sosta.

In caso di mancata accensione della lettera «I» per guasto, il segnale di protezione si dispone automaticamente a via impedita.

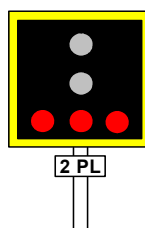
L'agente di condotta di un treno ricevuto con lo specifico aspetto del segnale di protezione di cui all'articolo 34. integrato dalla lettera «I» luminosa accesa a luce bianca fissa deve regolare la corsa del treno in modo da non superare la velocità di 10 km/h in corrispondenza della tabella di cui all'articolo 64. e procedere sul binario di ricevimento con cautela per poter arrestare tempestivamente il treno in prossimità dell'ingombro posto a valle della suddetta tabella.



– **Articolo 40. – Il quarto capoverso e le relative figure sono così sostituiti:**

I segnali di cui ai precedenti punti a) e b) possono proteggere anche più passaggi a livello, fino a un massimo di 4, compresi in una distanza di 2000 metri (1).

I suddetti segnali devono essere muniti di una tabella a fondo bianco con le lettere «PL», precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dai segnali stessi quando essi sono più di uno.



(1) La competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura può autorizzare eventuali deroghe a tali limiti.

– **Articolo 54.2. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Le stesse segnalazioni, sia se il deviatoio è impegnato di punta sia se è impegnato di calcio, vengono utilizzate anche per il segnale indicatore da deviatoio permanentemente luminoso (a led), posto su basamento proprio in prossimità del deviatoio (munito del dispositivo di «contatto funghi») a cui si riferisce.

– **Dopo l'articolo 63. è inserito il nuovo articolo 64.:**

64. TABELLA LIMITE DI BINARIO INGOMBRO

In determinate stazioni indicate nel Fascicolo linee, a sinistra o a destra di determinati binari di ricevimento è installata un'apposita tabella a fondo bianco ad alto potere riflettente recante, dipinta in nero, la scritta «LIMITE BINARIO INGOMBRO».

Tale tabella ha significato solo nel caso di ricevimento di un treno con l'aspetto specifico del segnale di protezione di cui all'articolo 34. (aspetto «rosso-giallo-giallo») integrato dalla lettera «I» luminosa accesa a luce bianca fissa di cui all'articolo 38.4. e indica l'inizio del tratto di binario effettivamente ingombro per veicoli in sosta.

Nel caso di posa della suddetta tabella a destra del binario interessato, la stessa è integrata da una tabella recante una freccia indicatrice nera su fondo bianco.

La presenza di tale tabella è riportata nel Fascicolo linee indicando la stazione, il binario interessato, l'ubicazione rispetto al binario stesso ed eventuali note.



(1) La competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura può autorizzare eventuali deroghe a tali limiti.

4. MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO

– **Introduzione e procedure di interfaccia – Il quinto punto dell'elenco è così sostituito:**

– articolo 5. commi 1., 3., 4., 6., 7. e 8.;

– **Articolo 3. comma 6. – Il testo è così sostituito:**

6. L'ufficio del DCO, per le esigenze del servizio, deve essere dotato dei moduli 0181, 0243, 0245, 0229, 0229/1 e 0229/2.

– **Articolo 5. comma 3. – Il testo è così sostituito:**

3. I PP non presenziabili possono essere esercitati solo in regime J o TP/J.

Le stazioni non presenziabili possono essere munite di CLE, a uso dell'agente di condotta, utilizzabili su ordine del DCO. Tale comando può essere previsto anche per le stazioni presenziabili.

Le stazioni munite di CLE sono indicate nel FL.

– **Articolo 5. – Dopo il comma 5. è inserito il nuovo comma 6.:**

6. Nelle stazioni poste sulle linee a semplice binario possono essere installate delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie RAR) ubicate, di regola, su ogni banchina viaggiatori. In corrispondenza di tali maniglie viene attivata, quando la stazione è impresenziata, un'indicazione ottica che annuncia il treno incrociante; contemporaneamente nella stazione si attiva una suoneria.

Al verificarsi di tale eventualità, l'agente di condotta del primo treno che è giunto in stazione, a conferma che il proprio treno si è fermato, deve azionare la suddetta maniglia per consentire il ricevimento del treno incrociante. Se il primo treno giunto in stazione effettua servizio viaggiatori, e questo comporta l'attraversamento a raso dell'itinerario del secondo treno incrociante, nella concessione del consenso di cui sopra l'agente di condotta deve tenere debito conto di tale circostanza.

Le stazioni munite di maniglie RAR sono indicate nel FL; nel caso di una differente ubicazione rispetto a quanto sopra descritto, nel FL devono essere riportate apposite indicazioni.

– **Articolo 5. – La numerazione degli attuali commi 6. e 7. è modificata in 7. e 8.**

– **Articolo 6. comma 3. – All'inizio del testo è inserito il seguente capoverso e il primo capoverso è così sostituito:**

Sulle linee o tratte di linea esercitate con AC computerizzato multistazione e nei PP attrezzati con AC computerizzato con postazione remotizzata gli impianti devono avere il piazzale attrezzato con i dispositivi previsti dal sistema CTC. Si può far eccezione per gli impianti costituiti da piazzali di estese dimensioni, i quali possono non essere attrezzati con i dispositivi previsti dal sistema CTC; nei suddetti impianti deve essere garantito il tempestivo intervento di un agente sul posto per l'esecuzione degli accertamenti e degli interventi agli enti di piazzale in caso di guasto.

Inoltre, i deviatoi centralizzati possono essere muniti del segnale luminoso da deviatoio a luce blu e della relativa tabella a fondo giallo previsti dal RS. Tale segnale si attiva solo quando si è registrato un itinerario che comprende il deviatoio e siano impartiti i comandi relativi all'aspetto lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio.

– **Articolo 10. comma 2. – Dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:**

La richiesta e la concessione del consenso elettrico possono essere effettuate automaticamente dal sistema CTC integrato da appositi dispositivi per la gestione automatica del numero treno.

– **Articolo 10. comma 5. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Nelle stazioni impresenziate, in particolari situazioni di esercizio, il CLE può essere devoluto all'agente di condotta, che vi provvede azionando l'apposita maniglia corrispondente all'itinerario richiesto.

– **Articolo 10. comma 6. – Dopo il secondo capoverso è inserito il seguente capoverso e il terzo capoverso è così sostituito:**

Inoltre, nelle stazioni poste sulle linee a semplice binario e munite di maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti di cui all'articolo 5. comma 6., l'agente di condotta deve azionare tali maniglie, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica, completando la comunicazione registrata di cui sopra con la locuzione «AZIONATA MANIGLIA PER L'INGRESSO DEL TRENO INCROCIANTE».

Nei PP impresenziati e nelle stazioni poste sulle linee a semplice binario dove non sono installate le suddette maniglie non occorre che l'agente di condotta trasmetta il giunto del proprio treno quando lo stesso materiale

e lo stesso agente di condotta effettuano un successivo treno e durante la sosta l'agente di condotta presenzi continuamente il PP.

– **Articolo 16. comma 4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

In caso di interruzione nell'ambito di un PP il DCO, prima di concedere l'interruzione deve comandare, al fine di proteggere i binari o i tratti di binario da interrompere, l'inibizione all'apertura dei segnali su entrambi i lati del PP, salvo l'esistenza di particolari dispositivi di esclusione di itinerario.

– **Articolo 22. comma 1. – Il quinto capoverso è così sostituito:**

Per i PL del PP non occorre praticare alcuna prescrizione di movimento purché, oltre al relativo controllo di chiusura riportato nel posto centrale, esistano le tre condizioni di cui ai precedenti punti *a)*, *b)* e *c)*; per quelli eventualmente sussidiati da impianto di visualizzazione TV per l'accertamento della libertà della zona di attraversamento stradale, qualora la gestione di tale impianto sia demandato ad altro agente, il DCO deve anche ricevere la conferma di accertamento dei PL stessi con la comunicazione registrata:

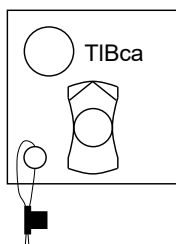
PL KM ACCERTATO/I.

– **Allegato 3 articolo 4. – Il titolo, il primo capoverso e la figura sono così sostituiti:**

4. TASTO «TIBca» PER LA LIBERAZIONE ARTIFICIALE DEL BLOCCO ELETTRICO CONTA ASSI

Un tasto «TIBca» per la liberazione artificiale del B.ca a due posizioni:

- «centrale», normale, di riposo;
- «ruotato a sinistra», previa dissigillatura e con ritorno automatico nella posizione centrale, effettua la liberazione artificiale del B.ca.



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

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

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

- articolo 1. (esclusi gli articoli 1.9., 1.10. e 1.13.);
- articolo 7.3.;

– **Elenco delle abbreviazioni – Prima del primo punto e dopo il quarto e il decimo punto dell'elenco sono inseriti i seguenti punti e il decimo e il dodicesimo punto dell'elenco sono soppressi:**

AC	Apparato centrale
B.ca	Blocco elettrico conta assi
IEBCA	Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico conta assi

– **Articolo 1.1. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

Le presenti Disposizioni disciplinano l'esercizio sulle linee o tratte di linea dotate di particolari attrezzature per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di circolazione (linee banalizzate) e, salvo quanto diversamente specificato, sono valide sia per le linee o tratte di linea attrezzate con il BA sia per quelle attrezzate con il B.ca.

Per le situazioni non previste dalle presenti Disposizioni devono essere adottate le comuni norme regolamentari.

Il dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea deve essere utilizzato in caso di interruzione di circolazione del binario stesso oppure per la liberazione artificiale dei PL di linea, secondo le

modalità previste dai successivi articoli.

– **Articolo 1.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Le particolari attrezzature previste dall'articolo 1.1. sono:

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

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

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

– **Articolo 1.4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Sulle linee o tratte di linea banalizzate sono permanentemente accesi:

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

– **Articolo 1.7. – Il primo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

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

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

– **Articolo 1.8. – Il testo è così sostituito:**

La circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o marcia parallela, avviene quando i treni utilizzano il blocco orientato nel medesimo senso sui due binari di linea.

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

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

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

– **Articolo 1.9. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

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

– **Articolo 1.11. – Il titolo è così sostituito:**

1.11. INDICAZIONI NEL FASCICOLO LINEE

– **Articolo 1.12. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Il DM o il DCO deve indicare sul modulo 0245 i treni ricevuti dal o inoltrati sul binario di destra con la formula «Da destra» o «A destra». Negli impianti provvisti di apposite apparecchiature di registrazione, tale indicazione deve essere fatta solo in caso di guasto delle apparecchiature stesse.

– **Articolo 1. – Dopo l'articolo 1.12. è inserito il nuovo articolo 1.13.:**

1.13. COMUNICAZIONI REGistrate TRA I DIRIGENTI MOVIMENTO

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

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

3.2.1. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico automatico

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, con una o più sezioni occupate, è possibile mediante l'impiego del tasto o della funzione «Tbfs» previsto nelle località di servizio limitrofe (oppure mediante

l'apposito comando a uso del DCO).

L'utilizzo del suddetto tasto o funzione (oppure comando) è subordinato all'accertamento che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella località di servizio interessata, salvo il caso previsto dall'articolo 9.

3.2.2. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico conta assi

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, con una o più sezioni occupate, è possibile mediante l'impiego:

- del tasto o della funzione «TIBca», se l'occupazione è dovuta a un guasto del B.ca. L'impiego del suddetto tasto o funzione non è ammesso se l'occupazione è dovuta a un treno fermo in linea. Per l'utilizzo del tasto o della funzione «TIBca» devono essere osservate le norme previste dall'IEBCA;
- del tasto o della funzione «Tbfs» previsto nelle località di servizio limitrofe (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO), se l'occupazione è dovuta a un treno fermo in linea oppure nel caso di mancata liberazione artificiale del B.ca dopo l'azionamento del tasto o della funzione «TIBca». L'utilizzo del suddetto tasto o funzione «Tbfs» (oppure comando) è subordinato all'accertamento che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella località di servizio interessata, salvo il caso previsto dall'articolo 9.

– Articolo 4. – L'ultimo capoverso è così sostituito:

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

– Articolo 5. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:

5. DISPOSIZIONI PER L'INTERRUZIONE DI UN BINARIO DI LINEA

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

Inoltre, sulle linee esercitate con AC computerizzato multistazione e nelle stazioni attrezzate con AC computerizzato dotato del comando di stabilizzazione del fuori servizio di un binario di linea, il DM o il DCO e l'agente titolare, o suo incaricato, devono provvedere ad attivare il suddetto comando prima della concessione dell'interruzione e a disattivarlo dopo la riattivazione della circolazione, secondo le modalità previste dalle relative istruzioni di dettaglio.

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

– Articolo 6. – Il titolo è così sostituito:

6. RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA

– Articolo 6.1. – Il primo capoverso è così sostituito:

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

– Articolo 6.2. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:

6.2. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA

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

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

In caso di mancata riattivazione di un binario di linea con l'apposito dispositivo, per il movimento dei treni con i segnali disposti a via impedita, ai treni deve essere notificata, oltre alle altre necessarie prescrizioni di

movimento, anche quella relativa alla marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL interessati, qualunque sia l'orientamento del blocco.

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

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

7.2.1. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico automatico

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

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

7.2.2. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico conta assi

Non è previsto il dispositivo per l'inversione del senso del blocco con il B.ca occupato.

Se l'occupazione è dovuta a un guasto del B.ca, può essere utilizzato il tasto o la funzione «TIBca» secondo le norme previste dall'IEBCA. L'impiego del suddetto tasto o funzione non è ammesso se l'occupazione è dovuta a un treno fermo in linea.

– **Articolo 7.3. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**

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

Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il blocco è efficiente, non deve essere notificata alcuna prescrizione di movimento.

– **Articolo 7.4. – L'articolo è soppresso.**

– **Articolo 7. – La numerazione dell'attuale articolo 7.5. è modificata in 7.4.**

– **Articolo 7.4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Durante le operazioni per l'inversione del senso del blocco con l'apposito dispositivo, può verificarsi che il blocco 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 8. – Il primo capoverso è così sostituito:**

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

– **Articolo 9. – Il decimo capoverso è soppresso.**

6. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI

– **Allegato 1 articolo 1.1.6. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Ogni mezzo di alimentazione ad AT previsto dal precedente articolo 1.1.5. è dotato di una chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) estraibile dalla relativa serratura e munita di un numero di identificazione del mezzo di alimentazione cui appartiene.

– **Allegato 1 articolo 1.2.1. – La nota (1) è così sostituita:**

(1) L'abilitazione rilasciata al personale addetto alle pulizie delle IA consente solo il ritiro, la custodia e la riconsegna della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo).

– **Allegato 1 articolo 1.2.5. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

1.2.5. Ritiro delle chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo)

Per la manipolazione della condotta ad AT in presenza di mezzi di alimentazione che sono o possono essere collegati alla stessa, l'agente addetto a tale operazione, prima di iniziarla, deve munirsi delle chiavi di sicurezza

di blocco (a bracciale o di altro tipo) di tutti i mezzi di alimentazione presenti (2).

(2) Le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) di prese fisse e/o di carrelli RE devono essere ritirate solo in presenza di paline di segnalazione.

– **Allegato 1 articolo 1.2.6. – La nota (2) è così sostituita:**

(2) Non è necessario essere in possesso della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) per l'esecuzione di operazioni che non interessano le condotte ad AT (aggancio degli organi di attacco, accoppiamento delle condotte pneumatiche, ecc...). Non serve altresì per aprire o chiudere le serrature degli accoppiatori ad AT.

– **Allegato 1 articolo 1.2.7. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

1.2.7. Restituzione della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo)

Al termine delle operazioni previste dal precedente articolo 1.2.6., l'agente che ha manipolato la condotta ad AT deve restituire la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) al personale che ha in consegna il mezzo di alimentazione dal quale è stata ritirata, oppure deve riporla nella sua sede quando l'ha prelevata personalmente.

– **Allegato 1 articolo 1.2.8. – Il primo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

Nel caso in cui la manipolazione della condotta ad AT sia effettuata da più agenti, quello che dirige le operazioni deve adempiere ai previsti compiti e, non appena sia in possesso della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo), ordinare verbalmente agli altri agenti di iniziare la manipolazione.

Quest'ultimo, dopo aver accertato che tutti gli agenti abbiano terminato le operazioni loro assegnate, deve restituire la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) oppure deve riporla nella sua sede quando l'ha prelevata personalmente.

– **Allegato 1 articolo 1.2.9. – Il testo è così sostituito:**

In caso di regresso del convoglio, l'agente addetto alla manipolazione deve:

- ritirare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) del mezzo erogante in arrivo (3);
- effettuare il distacco dell'accoppiatore ad AT e assicurarsi che il mezzo stesso con gli eventuali veicoli a esso collegati siano distanziati in modo tale che gli accoppiatori ad AT non possano essere congiunti elettricamente con il convoglio;
- riconsegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) all'agente di condotta del mezzo stesso;
- portarsi in testa al convoglio, dove la locomotiva in partenza deve fermarsi a distanza di sicurezza;
- ritirare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) del mezzo erogante in partenza ed effettuare gli agganci e il collegamento del relativo accoppiatore ad AT;
- riconsegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) all'agente di condotta del mezzo stesso.

Se, per qualsiasi motivo, il mezzo erogante in arrivo non può allontanarsi a distanza di sicurezza, l'agente addetto alla manipolazione deve rimanere in possesso della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) del suddetto mezzo e restituirla a manipolazione ultimata.

Quando la manipolazione è effettuata da più agenti, l'agente addetto all'aggancio della locomotiva in partenza, dopo aver ritirato la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) della locomotiva stessa ed effettuate l'unione del tenditore e delle condotte pneumatiche, deve accoppiare la condotta ad AT solo dopo che l'agente addetto allo sgancio del mezzo erogante in arrivo gli abbia comunicato, verbalmente e di persona, di aver terminato le operazioni di competenza e che esiste la distanza di sicurezza.

Nel caso contrario, l'agente addetto allo sgancio della locomotiva in arrivo non deve restituire la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) di tale locomotiva, ma deve consegnarla all'agente che effettua l'accoppiamento della condotta ad AT del treno con il mezzo erogante in partenza.

Quando nel treno sono presenti altri mezzi di alimentazione in arrivo o in partenza, che sono o possono essere collegati alla condotta ad AT, devono essere ritirate le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) di ciascuno di essi e osservate le stesse modalità di cui sopra per la manipolazione.

Ultimata la manipolazione della condotta ad AT, le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) devono essere restituite ai mezzi di appartenenza.

(3) Alla richiesta di consegna della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo), l'agente di condotta deve togliere l'alimentazione ad AT.

– **Allegato 1 articolo 1.2.10. – Il testo è così sostituito:**

Fermo restando quanto previsto dal successivo articolo 2.3., la riconsegna della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) all'agente di condotta del mezzo erogante o all'agente addetto del furgone generatore a 3000 Vcc autorizza gli stessi a mettere sotto tensione la condotta ad AT del treno.

– **Allegato 1 articolo 1.2.13. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

La mancata osservanza delle disposizioni riguardanti la sicurezza e in modo particolare quelle relative alla chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo), agli accoppiamenti della condotta ad AT e all'uso delle paline di segnalazione può produrre la propria morte e quella di altre persone.

– **Allegato 1 articolo 2.1.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Qualora deve essere effettuato il lavaggio della cassa dei veicoli e in prossimità o congiunti al treno vi siano mezzi di alimentazione (fissi e/o mobili), il personale abilitato addetto alle pulizie dell'IA è incaricato, prima dell'inizio del lavaggio, al ritiro (3), alla conservazione e alla riconsegna, dopo il lavaggio, delle chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) di tutti i mezzi di alimentazione che sono o potrebbero essere collegati alla condotta ad AT del treno.

(3) Le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) di prese fisse e/o di carrelli RE devono essere ritirate solo in presenza di paline di segnalazione.

– **Allegato 1 articolo 2.2.1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Prima di iniziare le operazioni di manipolazione della condotta ad AT dei suddetti mezzi, l'agente addetto alla manipolazione della condotta ad AT deve munirsi della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) di tutti i mezzi di trazione in composizione.

– **Allegato 1 articolo 2.2.2. – Il testo delle lettere c), d) ed e) del primo elenco e delle lettere c) e d) del secondo elenco è così sostituito:**

c) consegnare all'agente addetto alla manipolazione della condotta ad AT la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) del mezzo di trazione più vicino al veicolo di materiale ordinario da accoppiare. Nel caso in cui il suddetto mezzo sia presenziato, l'agente di condotta di quest'ultimo deve essere in possesso, prima di consegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) all'agente addetto alla manipolazione della condotta ad AT, anche di quelle degli altri mezzi presenziati;

d) eseguire l'accoppiamento della condotta ad AT utilizzando il cavo speciale in dotazione ai mezzi leggeri elettrici che l'agente di condotta deve aver consegnato all'agente addetto alla manipolazione della condotta ad AT. A manipolazione ultimata, quest'ultimo deve riconsegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) all'agente di condotta;

e) alimentare la condotta ad AT dopo la restituzione della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo);

c) consegnare all'agente addetto alla manipolazione della condotta ad AT la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) del mezzo di trazione più vicino al veicolo di materiale ordinario da disaccoppiare. Nel caso in cui il suddetto mezzo sia presenziato, l'agente di condotta di quest'ultimo deve essere in possesso, prima di consegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) all'agente addetto alla manipolazione della condotta ad AT, anche di quelle degli altri mezzi presenziati;

d) ultimata l'operazione, l'agente addetto alla manipolazione della condotta ad AT deve riconsegnare all'agente di condotta la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) e il cavo speciale utilizzato per l'accoppiamento.

– **Allegato 1 articolo 2.3.1. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Le operazioni da eseguire per svincolare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) o la chiave di inserzione nei mezzi di trazione e furgoni generatori a 3000 Vcc, sono elencate nelle specifiche istruzioni tecniche emanate dalle IF.

– **Allegato 1 articolo 2.3.2. – Il testo delle lettere a) e b) del primo elenco è così sostituito:**

a) della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) del proprio mezzo erogante o furgone generatore a 3000 Vcc;

b) della chiave di blocco (A) o della chiave a bracciale o di altro tipo di eventuali veicoli speciali in composizione al treno,

– **Allegato 1 articolo 2.3.3. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Nelle stazioni dove avviene la sostituzione del mezzo di trazione del treno, l'agente di condotta deve disinserire l'alimentazione della condotta ad AT del treno solo a seguito della richiesta di consegna della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo).

– **Allegato 1 articolo 2.4.5. – L'ultimo punto dell'elenco è così sostituito:**

– intervenire direttamente oppure richiedere l'intervento del personale competente in caso di avarie provvedendo, se del caso, al ritiro della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) dall'agente di condotta del mezzo erogante e all'eventuale manipolazione della condotta ad AT tra il mezzo erogante e il primo veicolo.

– **Allegato 1 articolo 2.4.7. – Il primo capoverso, il secondo punto dell'elenco della lettera a) e il primo punto del secondo elenco della lettera b) sono così sostituiti:**

Quando il preriscaldamento o la preclimatizzazione dei veicoli vengono eseguiti con la locomotiva di partenza o con il carro Vrec, il personale di verifica, dopo aver controllato il convoglio, deve riconsegnare all'agente di condotta la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) eventualmente ritirata come previsto dal successivo punto a).

- il personale di verifica, se ritenuto necessario per il controllo degli impianti, deve trattenere la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) che è stata consegnata dall'agente di condotta al manovratore per eseguire l'aggancio della locomotiva ai veicoli e, dopo aver controllato la regolare predisposizione degli impianti di climatizzazione, deve riconsegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) all'agente di condotta, il quale deve alimentare la condotta ad AT;
- cura la sollecita restituzione della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) da parte del manovratore all'agente di condotta in modo che quest'ultimo provveda alla tempestiva alimentazione della condotta ad AT;

– **Allegato 1 articolo 2.4.8. – Il secondo, il terzo e l'ultimo punto del primo elenco nonché il testo della lettera c) del primo elenco sono così sostituiti:**

- al prelievo della chiave di sicurezza (a bracciale o di altro tipo) delle locomotive eventualmente lasciate in composizione al convoglio da sottoporre al preriscaldamento;
- alla custodia delle chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) durante la manipolazione della condotta ad AT;
- alla consegna e al ritiro della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) dal manovratore che ne avesse fatta eventuale richiesta.

c) provvedere ad alimentare l'impianto, effettuando le seguenti operazioni:

- introdurre la chiave di cui sopra nella serratura della custodia di riposo dell'accoppiatore;
- liberare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) della serratura della custodia di riposo;
- con la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) in possesso, eseguire l'accoppiamento con la condotta ad AT del convoglio;
- inserire la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) nella serratura della cassetta di comando e abilitare la chiusura del sezionatore;
- chiudere il sezionatore e liberare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) dalla relativa serratura;
- inserire la chiave di cui sopra nella corrispondente serratura della cassetta di comando e azionare la chiusura del contattore ad AT della presa fissa;

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

– **Articolo 3.1. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Nessun agente è autorizzato a disalimentare o a rialimentare una qualsiasi parte degli impianti di TE senza la preventiva autorizzazione del COA, fatta eccezione per la manovra dei sezionatori relativi ai binari secondari delle stazioni così come previsto dall'articolo 3.2.

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

Per esigenze locali, le manovre di chiusura e di apertura dei sezionatori relativi ai binari secondari delle stazioni

possono essere eseguite dal personale in possesso della specifica abilitazione, previa comunicazione verbale al COA.

– **Articolo 4. – Il primo capoverso è così sostituito e il secondo e il terzo capoverso sono soppressi:**

Per poter effettuare la manovra dei sezionatori e la posa e la rimozione dei dispositivi di cortocircuito, il personale del GI deve essere in possesso della relativa abilitazione.

– **Articolo 5. – Il testo delle lettere c) e d) è così sostituito:**

c) la chiave di apertura delle casse di manovra dei sezionatori aerei a manovra elettrica e le chiavi del relativo quadro di comando;

d) l'armadietto di contenimento delle suddette chiavi.

– **Articolo 6. – Il testo è così sostituito:**

Le chiavi di manovra dei sezionatori e le manovelle asportabili sono custodite in un apposito armadietto presso l'ufficio movimento della stazione.

Nella sede del COA esiste un duplicato della chiave di apertura delle casse di manovra dei sezionatori e delle chiavi di manovra di tutti i sezionatori e commutatori, da utilizzare solo in casi eccezionali. Il COA deve annotare su un apposito registro le generalità dell'agente richiedente e le chiavi consegnate; in tali casi, la manovra dei relativi sezionatori deve essere eseguita dall'agente in possesso delle suddette chiavi.

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

I sezionamenti elettrici tra le stazioni e la piena linea (articolo 1.3.) possono essere costruiti con la normale palificazione o con i portali di TE; quest'ultimi sono, di regola, realizzati mediante una struttura metallica costituita da due montanti congiunti da una travata.

– **Articolo 10.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

In caso di lavori riguardanti i tratti di binario e/o i binari nell'ambito di una stazione, è possibile fare ricorso anche alle interruzioni per necessità tecniche.

– **Articolo 12.1. – Il primo, il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

Quando un agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria viene incaricato dal COA di manovrare localmente dei sezionatori, egli si deve presentare al personale della stazione e ritirare la chiave dell'armadietto per potere prelevare e trattenere, per il tempo strettamente necessario, le chiavi e la manovella asportabile per la manovra dei sezionatori stessi.

Cessata l'esigenza, il suddetto agente deve riporre le chiavi e la manovella asportabile per la manovra dei sezionatori nell'armadietto e riconsegnare la relativa chiave al personale della stazione.

Analogamente, nei casi di intervento sugli apparati di comando e di controllo dei sezionatori aerei a manovra elettrica (operazioni di manutenzione, interventi per guasto, ecc...), l'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria deve richiedere al personale della stazione la chiave di apertura del relativo quadro di comando, nonché le chiavi dei commutatori di inclusione/esclusione del telecomando e dei manipolatori.

– **Articolo 13.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nel caso di manovra locale di un sezionatore dal quadro di comando, la conferma deve essere data solo dopo aver accertato l'avvenuta manovra tramite le segnalazioni ottiche presenti sul quadro stesso [segnalazione verde (sezionatore «aperto») oppure segnalazione rossa (sezionatore «chiuso»)].

– **Articolo 13.7. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

13.7. RICHIESTA DI INFORMAZIONI RELATIVE AL QUADRO DI COMANDO

A richiesta del COA, il personale in possesso della specifica abilitazione deve dare avviso verbale sullo stato delle segnalazioni ottiche e della posizione dei manipolatori relative al quadro di comando dei sezionatori a manovra elettrica.

– **Articolo 15.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

L'agente del settore TE o il COA che debba istituire in linea o in una località di servizio (1) un abbassamento dei pantografi, deve darne tempestiva comunicazione registrata con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Responsabile Unità Circolazione incaricato all'emanazione del dispaccio di annuncio, con la formula:

DALLE ORE DEL GIORNO E SINO (A NUOVO ORDINE, *oppure*: ALLE ORE DEL GIORNO) DEVE ATTIVARSI ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI TRA LE LOCALITÀ DI E DI (*sulle linee a doppio binario specificare*: SUL BINARIO DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE; *se l'abbassamento dei pantografi ha luogo in una località*: NELLA LOCALITÀ DI) CON INIZIO DOPO CIPPO CHILOMETRICO PER METRI

(1) Devono considerarsi interessanti anche una località di servizio, gli abbassamenti dei pantografi compresi, in tutto o in parte, tra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.

– **Articolo 15.4. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**

L'agente del settore TE o il COA che debba istituire un abbassamento dei pantografi per necessità improvvisate, deve avvisare, con comunicazione registrata, i DM delle stazioni limitrofe al tratto soggetto ad abbassamento dei pantografi (o il DM della stazione interessata qualora l'abbassamento dei pantografi ricada esclusivamente nell'ambito di una stazione), oppure al DCO, con la formula:

PRESCRIVETE AI TRENI ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI TRA LE LOCALITÀ DI E DI (*sulle linee a doppio binario specificare*: SUL BINARIO DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE; *se l'abbassamento dei pantografi ha luogo in una località*: NELLA LOCALITÀ DI) CON INIZIO DOPO CIPPO CHILOMETRICO PER METRI ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI NON SEGNALATO.

Il DM interessato o il DCO deve darne avviso verbale al DCC.

– **Articolo 15.5. – Il secondo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

In tali circostanze, l'agente del settore TE o il COA deve integrare la formula prevista dall'articolo 15.2. con la dizione:

ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI NON SEGNALATO.

Avvenuta la posa dei segnali di abbassamento dei pantografi, l'agente del settore TE o il COA deve darne comunicazione registrata ai DM o al DCO precedentemente avvisati per la regolarizzazione della prescrizione di movimento occorrente ai treni interessati.

– **Articolo 15.6. – Il testo è così sostituito:**

Al verificarsi di una situazione eccezionale oppure per attività di manutenzione che richiedano l'abbassamento dei pantografi nel tratto di linea compreso tra i portali di TE di ingresso (I e II) o di uscita (III e IV) di una stazione, oppure tra i portali di TE di linea, poiché il tratto di linea interessato è individuato da punti ben distinti (portali di TE identificati dalle apposite targhe di individuazione) si può omettere l'esposizione dei segnali di abbassamento dei pantografi, facendo notificare ai treni effettivamente interessati precisa prescrizione di movimento al riguardo.

In tali circostanze, l'agente del settore TE o il COA deve avvisare, con comunicazione registrata, i DM delle stazioni limitrofe al tratto soggetto ad abbassamento dei pantografi (o il DM della stazione interessata qualora l'abbassamento dei pantografi ricada esclusivamente nell'ambito di una stazione), oppure il DCO, con la formula:

PRESCRIVETE AI TRENI ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI IN CORRISPONDENZA DEL TRATTO DI METRI COMPRESO TRA I PORTALI I E II (*oppure*: III E IV) DELLA STAZIONE DI LATO (*oppure*: COMPRESO TRA I PORTALI DI LINEA FRA E, PORTALE I, UBICATO AL KM; *se occorre*: NON SONO ESPOSTI I SEGNALI DI ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI).

– **Articolo 21.8. – Il testo è così sostituito:**

Nel caso di intervento di un agente del settore TE per il condizionamento dei pantografi coinvolti nell'anormalità alle condutture di TE, l'agente di condotta, su richiesta verbale di tale agente, deve provvedere all'isolamento nei confronti dei sistemi di alimentazione di tutti i mezzi di trazione in composizione di ogni apparato utilizzato per la captazione della corrente dalla linea aerea di contatto e la messa a terra degli apparati stessi (ciò viene realizzato creando le condizioni per l'accesso alle cabine di AT dei mezzi di trazione interessati) secondo le specifiche disposizione stabilite dall'IF di appartenenza, alla consegna delle chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) e a formalizzarlo, con comunicazione registrata, all'agente del settore TE che ne ha fatto specifica richiesta con la formula:

APPARATI MEZZI DI TRAZIONE N° (*numeri di serie dei mezzi di trazione interessati*) COLLEGATI AL SISTEMA DI CAPTAZIONE (PANTOGRAFI), ISOLATI DALLA LINEA AEREA DI CONTATTO E MESSI A TERRA. SI CONSEGNA N° (*numero totale delle chiavi consegnate*) CHIAVI DI SICUREZZA DI BLOCCO.

L'agente del settore TE, prima dell'intervento, deve ritirare dall'agente di condotta le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) di tutti i mezzi di trazione interessati e provvedere all'applicazione del dispositivo di cortocircuito.

Al termine dell'intervento, l'agente del settore TE che ha ricevuto tale comunicazione deve provvedere alla rimozione del dispositivo di cortocircuito, restituire le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale o di altro tipo) precedentemente ritirate e formalizzare, con comunicazione registrata, all'agente di condotta il termine dell'intervento stesso e le specifiche condizioni di ognuno dei pantografi interessati con la formula:

CESSATO INTERVENTO DI CONDIZIONAMENTO. PANTOGRAFO ANTERIORE (*oppure*: POSTERIORE) DEL MEZZO DI TRAZIONE N° (*numero di serie del mezzo di trazione interessato*) CONDIZIONATO E ISOLATO (*oppure*: CONDIZIONATO MA NON ISOLATO, ecc...). SI RICONSEGNANO N° (*numero totale delle chiavi riconsegnate*) CHIAVI DI SICUREZZA DI BLOCCO.

– **Allegato 3 articolo 4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Il quadro di comando locale comprende, oltre alle varie apparecchiature elettriche, i manipolatori di manovra (di apertura e di chiusura per ogni sezionatore aereo), le segnalazioni ottiche relative allo stato di chiusura o di apertura (rispettivamente una rossa e una verde per ogni sezionatore aereo) e una suoneria che segnala l'inefficienza dei dispositivi di controllo di posizione dei sezionatori con il relativo tasto di tacitazione (ove presente).

– **Allegato 3 articolo 7. – Il testo è così sostituito:**

Gli argani a manovra elettrica possono essere azionati dall'apposito quadro di comando, dopo aver accertato l'esistenza dei controlli di posizione dei sezionatori aerei attraverso le segnalazioni ottiche (verde o rossa accesa) presenti sul quadro stesso.

Le operazioni da effettuare per manovrare i sezionatori aerei sono di seguito descritte.

– Apertura:

- a) accertare lo stato di «chiuso» del sezionatore aereo (segnalazione rossa accesa e segnalazione verde spenta);
- b) agire sul manipolatore «APRE»;
- c) verificare l'avvenuta apertura del sezionatore aereo, controllando l'accensione della segnalazione verde e lo spegnimento della segnalazione rossa.

– Chiusura:

- a) accertare lo stato di «aperto» del sezionatore aereo (segnalazione verde accesa e segnalazione rossa spenta);
- b) agire sul manipolatore «CHIUDE»;
- c) verificare l'avvenuta chiusura del sezionatore aereo, controllando l'accensione della segnalazione rossa e lo spegnimento della segnalazione verde.

– **Allegato 5 articolo 4.2. – L'ottavo punto dell'elenco è così sostituito:**

- verificare l'accensione della segnalazione di «carrello inserito»;

– **Allegato 5 articolo 4.5. – Il settimo punto dell'elenco è così sostituito:**

- verificare l'accensione della segnalazione di «carrello sezionato»;

– **Allegato 6 articolo 4.2. – Il quinto punto dell'elenco della lettera a) e l'ottavo punto dell'elenco della lettera b) sono così sostituiti:**

- verificare l'accensione della segnalazione di «carrello inserito»;
- verificare l'accensione della segnalazione di «carrello inserito»;

– **Allegato 6 articolo 4.3. – Il terzo punto del primo elenco è così sostituito:**

- il relè voltmetrico (RV) segnali l'assenza di tensione sulla linea aerea di contatto, quindi la segnalazione di «presenza tensione» sul fronte del vano ausiliari sia spenta;

– **Allegato 6 articolo 4.5. – Il sesto punto dell'elenco della lettera a) e il settimo punto dell'elenco della lettera b) sono così sostituiti:**

- verificare l'accensione della segnalazione di «carrello sezionato»;
- verificare l'accensione della segnalazione di «carrello sezionato»;

– **Allegato 10 articolo 1.1. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Quando eccezionalmente, per motivi di forza maggiore, non è possibile provvedere alla rialimentazione di tutte le parti di impianto di TE precedentemente disalimentate, l'agente appartenente al settore TE deve prendere gli opportuni accordi con il COA per stabilire quali parti di impianto di TE possono essere rialimentate. In tal caso, il COA deve confermare, con comunicazione registrata, all'agente appartenente al

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

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

- articoli 1.1., 1.2.1., 1.2.2. e 1.2.3.;
- articoli 2.1. e 2.5.;
- articoli 7.1., 7.4., 7.5., 7.8., 7.9.1. e 7.10.;

- **Elenco delle abbreviazioni** – Dopo l'ottavo, il dodicesimo e l'ultimo punto dell'elenco sono inseriti i seguenti punti e il ventesimo punto dell'elenco è soppresso:

DELB Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate

IEPL Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello

TP/EDCO Tracciato permanente di un impianto escluso dal sistema su linee attrezzate con il BA

- **Articolo 1.1.6.** – Il secondo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:

Il carattere di permissività è fornito per mezzo di una tabella a fondo bianco, posta sullo stante del segnale, recante la lettera «P» dipinta. Sulla medesima tabella viene riportato il numero della sezione di blocco protetta dal segnale e la relativa progressiva chilometrica.

Di regola, il segnale di PBA riferentesi a un binario è ubicato alla stessa progressiva chilometrica di quello che si riferisce al binario attiguo nello stesso senso di marcia dei treni.

- **Articolo 1.1.7.** – Il secondo capoverso è così sostituito:

Ai suddetti segnali, indicati nel FL con apposita annotazione, il carattere di permissività viene conferito mediante l'accensione della lettera «P» luminosa, che può essere a luce fissa o a luce lampeggiante, su una tabella posta sullo stesso stante.

- **Articolo 1.1.8.** – L'ultimo capoverso è così sostituito:

I numeri dei segnali di blocco delle località di servizio e dei PBA sono riportati nel FL.

- **Articolo 1.1.** – Dopo l'articolo 1.1.8. è inserito il nuovo articolo 1.1.9.:

1.1.9. Sistema di controllo della marcia dei treni

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

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

- **Articolo 1.2.2.** – Il secondo capoverso è così sostituito:

Negli AC computerizzati le indicazioni di libero/occupato del BA sono fornite da un rettangolo posto sul QL a video, in corrispondenza del tracciato del binario, che si illumina a luce:

- bianca, indicante che la sezione di blocco è libera;
- rossa, indicante che la sezione di blocco è occupata.

- **Articolo 1.2.3.** – Dopo il terzo capoverso è inserito il seguente capoverso e l'ultimo capoverso è così sostituito:

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

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

- **Articolo 1.2.4.** – Il titolo e il testo sono così sostituiti:

1.2.4. Dispositivi per l'inversione del senso del blocco

Per l'uso promiscuo di un binario nei due sensi di marcia è necessario invertire il senso di orientamento del blocco sul binario medesimo. Per eseguire tale operazione esistono degli appositi dispositivi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del senso del blocco.

- **Articolo 2.** – Dopo l'articolo 2.3. è inserito il nuovo articolo 2.4.:

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

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, con una o più sezioni occupate, è possibile mediante

l'impiego del tasto o della funzione «Tbfs» previsto nelle località di servizio limitrofe.

L'utilizzo del suddetto tasto o funzione è subordinato all'accertamento che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella località di servizio interessata. Nel caso di sezione occupata per un treno fermo in linea, per l'utilizzo del suddetto tasto o funzione devono essere osservate le norme previste dalle DELB.

– **Articolo 2.** – La numerazione degli attuali articoli 2.4. e 2.5. è modificata in 2.5. e 2.6.

– **Articolo 2.5.** – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:

La circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o marcia parallela, avviene quando i treni utilizzano il blocco orientato nel medesimo senso sui due binari di linea.

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

Nel caso di istituzione del regime del blocco telefonico sul binario di destra, non è consentita la marcia parallela per quel senso di marcia.

– **Articolo 3.1.** – Il secondo capoverso è così sostituito:

In tal caso, il DM deve notificare al treno, con il modulo 0229/3, le seguenti prescrizioni di movimento:

- partite da con il segnale (*funzione del segnale*) disposto a via impedita (*oppure*: partite da da binario sprovvisto di segnale di partenza);
- da a viaggiate sul binario di sinistra (*oppure*: destra);
- da a viaggiate sulla linea diretta (*oppure*: locale, *in caso di inoltro su linee affiancate*);
- marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato;
- esiste via libera di blocco elettrico;
- marcia a vista specifica in corrispondenza PL progressiva km (*se occorre*).

– **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 oppure ci si possa avvalere del segnale di avvio; in tal caso, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

– **Articolo 3.3.** – Il testo è così sostituito:

In caso di anormalità al BA (spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del BA, guasto del dispositivo di inversione del senso del blocco o guasto di uno o più segnali di PBA), i segnali di blocco delle località di servizio, ogni qualvolta sia possibile, devono essere disposti a via libera.

– **Articolo 3.4.1.** – Il testo è così sostituito:

La circolazione dei treni deve essere sempre regolata con il regime del blocco telefonico nei seguenti casi:

- guasto dell'unica sezione di blocco esistente tra due stazioni abilitate;
- guasto del BA con circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia su un solo binario;
- mancata inversione del senso del blocco;
- guasto del dispositivo di riattivazione del binario.

– **Articolo 3.4.2.** – Dopo il secondo capoverso è inserito il seguente capoverso e l'ultimo capoverso è soppresso:

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

– **Articolo 3.9.3.** – Il testo è così sostituito:

In caso di guasto del dispositivo di inversione del senso del blocco, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere regolata nei due sensi di marcia con il regime del blocco telefonico.

Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il blocco è efficiente, non deve essere notificata alcuna prescrizione di movimento.

– **Articolo 3.10.** – Il titolo è così sostituito:

3.10. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO

- **Articolo 3.13. – Il titolo è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**
3.13. RICHIESTA DI INTERVENTO DELL'AGENTE MANUTENTORE DEL SETTORE SEGNALAMENTO
 I lavori di manutenzione e di riparazione al BA, o a enti che hanno influenza sul blocco stesso, devono essere eseguiti in regime di interruzione con le modalità previste dall'IMIS.
- **Articolo 4.2. – Il primo capoverso e i primi capoversi delle lettere a) e b) sono così sostituiti:**
 Quando non sia possibile disporre a via libera il segnale di partenza di una stazione disabilitata, l'AG, oltre a osservare le norme previste dall'ISD e dall'IEPL, deve attenersi a quanto di seguito specificato.
 L'AG, accertata sul QL l'accensione a luce bianca dell'indicazione di libero/occupato del BA, deve considerare il BA efficiente.
 L'AG, accertata sul QL l'accensione a luce rossa dell'indicazione di libero/occupato del BA, deve considerare il BA inefficiente.
- **Articolo 4.3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
 Nel caso in cui l'AG si trovasse nell'impossibilità di disporre a via libera il segnale di partenza della propria stazione, osservate le norme previste dall'ISD e dall'IEPL, indipendentemente dall'indicazione di libero/occupato del BA, deve notificare al treno, con il modulo 0229/3, le seguenti prescrizioni di movimento:
 - partite da con il segnale (*funzione del segnale*) disposto a via impedita;
 - marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato;
 - attenetevi alle altre prescrizioni del modulo 0229/3 in vostro possesso;
 - marcia a vista specifica in corrispondenza PL progressiva km (*se occorre*).
- **Articolo 5.1.6. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**
 Il carattere di permissività è fornito per mezzo di una tabella a fondo bianco, posta sullo stante del segnale, recante la lettera «P» dipinta. Sulla medesima tabella viene riportato il numero della sezione di blocco protetta dal segnale e la relativa progressiva chilometrica.
- **Articolo 5.1.7. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
 Ai suddetti segnali, indicati nel FL con apposita annotazione, il carattere di permissività viene conferito mediante l'accensione della lettera «P» luminosa, che può essere a luce fissa o a luce lampeggiante, su una tabella posta sullo stesso stante.
- **Articolo 5.1.8. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**
 I numeri dei segnali di blocco delle località di servizio e dei PBA sono riportati nel FL.
- **Articolo 5.2.1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
 Negli AC computerizzati le indicazioni di libero/occupato del BA sono fornite da un rettangolo posto sul QL a video, in corrispondenza del tracciato del binario, che si illumina a luce:
 - bianca, indicante che la sezione di blocco è libera;
 - rossa, indicante che la sezione di blocco è occupata.
- **Articolo 5.2.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**
 Le linee o tratte di linea attrezzate con il BAcf e con il BAcc sono indicate nel FL con apposito segno convenzionale.
- **Articolo 7.1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
 In tal caso, il DM deve notificare al treno, con il modulo 0229/3, le seguenti prescrizioni di movimento:
 - partite da con il segnale (*funzione del segnale*) disposto a via impedita (*oppure*: partite da da binario sprovvisto di segnale di partenza);
 - da a viaggiate sulla linea diretta (*oppure*: locale, *in caso di inoltro su linee affiancate*);
 - marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato;
 - esiste via libera di blocco elettrico;
 - marcia a vista specifica in corrispondenza PL progressiva km (*se occorre*).
- **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 oppure ci si possa avvalere del segnale di avvio; in tal caso, si deve richiedere l'intervento dell'AM.

- **Articolo 7.3. – Il testo è così sostituito:**
In caso di anomalità al BA (spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del BA o guasto di uno o più segnali di PBA), i segnali di blocco delle località di servizio, ogni qualvolta sia possibile, devono essere disposti a via libera.
- **Articolo 7.4.1. – Il testo è così sostituito:**
La circolazione dei treni deve essere sempre regolata con il regime del blocco telefonico nei seguenti casi:
 - guasto dell'unica sezione di blocco esistente tra due stazioni abilitate;
 - circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata, secondo le norme previste dall'articolo 7.9.
- **Articolo 7.4.2. – L'ultimo capoverso è soppresso.**
- **Articolo 7.9.1. – Il testo è così sostituito:**
In caso di interruzione di un binario di linea, qualora i treni debbano essere inoltrati sul binario rimasto in esercizio nel senso illegale, devono essere adottate le norme previste dal RCT; la circolazione dei treni sul binario stesso deve essere regolata da stazione a stazione con il regime del blocco telefonico.
Ai treni percorrenti il binario nel senso legale, se il BA è efficiente, non deve essere notificata alcuna prescrizione di movimento.
In caso di mancata apertura del segnale di partenza o di guasto del BA durante la circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata devono essere adottate, a seconda dei casi, le modalità previste dall'articolo 7.1. o 7.4.
L'attivazione del segnale di avvio non è mai ammessa per la partenza dei treni da inoltrare nel senso legale.
- **Articolo 7.9.2. – L'articolo è soppresso.**
- **Articolo 7.9. – La numerazione dell'attuale articolo 7.9.3. è modificata in 7.9.2.**
- **Articolo 7.11. – Il titolo è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**
7.11. RICHIESTA DI INTERVENTO DELL'AGENTE MANUTENTORE DEL SETTORE SEGNALAMENTO
I lavori di manutenzione e di riparazione al BA, o a enti che hanno influenza sul blocco stesso, devono essere eseguiti in regime di interruzione con le modalità previste dall'IMIS.
- **Articolo 8.2. – Il primo capoverso e i primi capoversi delle lettere a) e b) sono così sostituiti:**
Quando non sia possibile disporre a via libera il segnale di partenza di una stazione disabilitata, l'AG, oltre a osservare le norme previste dall'ISD e dall'IEPL, deve attenersi a quanto di seguito specificato.
L'AG, accertata sul QL l'accensione a luce bianca dell'indicazione di libero/occupato del BA, deve considerare il BA efficiente.
L'AG, accertata sul QL l'accensione a luce rossa dell'indicazione di libero/occupato del BA, deve considerare il BA inefficiente.
- **Articolo 8.3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
Nel caso in cui l'AG si trovasse nell'impossibilità di disporre a via libera il segnale di partenza della propria stazione, osservate le norme previste dall'ISD e dall'IEPL, indipendentemente dall'indicazione di libero/occupato del BA, deve notificare al treno, con il modulo 0229/3, le prescrizioni di movimento previste dall'articolo 4.3.
- **Articolo 9.1.6. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**
Il carattere di permissività è fornito per mezzo di una tabella a fondo bianco, posta sullo stante del segnale, recante la lettera «P» dipinta. Sulla medesima tabella viene riportato il numero della sezione di blocco protetta dal segnale e la relativa progressiva chilometrica.
- **Articolo 9.1.7. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
Ai suddetti segnali, indicati nel FL con apposita annotazione, il carattere di permissività viene conferito mediante l'accensione della lettera «P» luminosa, che può essere a luce fissa o a luce lampeggiante, su una tabella posta sullo stesso stante.
- **Articolo 9.1.8. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**
I numeri dei segnali di blocco delle località di servizio e dei PBA sono riportati nel FL.

- **Articolo 9.2.2. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
Negli AC computerizzati le indicazioni di libero/occupato del BA sono fornite da un rettangolo posto sul QL a video, in corrispondenza del tracciato del binario, che si illumina a luce:
 - bianca, indicante che la sezione di blocco è libera;
 - rossa, indicante che la sezione di blocco è occupata.
- **Articolo 9.2.3. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**
Le linee o tratte di linea attrezzate con il BAcf e con il BAcc sono indicate nel FL con apposito segno convenzionale.
- **Articolo 9.2. – Dopo l'articolo 9.2.3. è inserito il nuovo articolo 9.2.4.:**
9.2.4. Dispositivi per l'inversione del senso del blocco
Per invertire il senso del blocco esistono degli appositi dispositivi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del senso del blocco.
- **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 oppure ci si possa avvalere del segnale di avvio; in tal caso, si deve richiedere l'intervento dell'AM.
- **Articolo 11.3. – Il testo è così sostituito:**
In caso di anomalità al BA (spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del BA, guasto del dispositivo di inversione del senso del blocco o guasto di uno o più segnali di PBA), i segnali di blocco delle località di servizio, ogni qualvolta sia possibile, devono essere disposti a via libera.
- **Articolo 11.4.1. – Il testo è così sostituito:**
La circolazione dei treni deve essere sempre regolata con il regime del blocco telefonico nei seguenti casi:
 - guasto del BA;
 - mancata inversione del senso del blocco.
- **Articolo 11.4.2. – L'ultimo capoverso è soppresso.**
- **Articolo 11.8.3. – Il testo è così sostituito:**
In caso di guasto del dispositivo di inversione del senso del blocco, la circolazione dei treni deve essere regolata nei due sensi di marcia con il regime del blocco telefonico.
Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il blocco è efficiente, non deve essere notificata alcuna prescrizione di movimento.
- **Articolo 11.11. – Il titolo è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**
11.11. RICHIESTA DI INTERVENTO DELL'AGENTE MANUTENTORE DEL SETTORE SEGNALAMENTO
I lavori di manutenzione e di riparazione al BA, o a enti che hanno influenza sul blocco stesso, devono essere eseguiti in regime di interruzione con le modalità previste dall'IMIS.
- **Articolo 12.2. – Il primo capoverso e i primi capoversi delle lettere a) e b) sono così sostituiti:**
Quando non sia possibile disporre a via libera il segnale di partenza di una stazione disabilitata, l'AG, oltre a osservare le norme previste dall'ISD e dall'IEPL, deve attenersi a quanto di seguito specificato.
 - L'AG, accertata sul QL l'accensione a luce bianca dell'indicazione di libero/occupato del BA, deve considerare il BA efficiente.
 - L'AG, accertata sul QL l'accensione a luce rossa dell'indicazione di libero/occupato del BA, deve considerare il BA inefficiente.
- **Articolo 12.3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**
Nel caso in cui l'AG si trovasse nell'impossibilità di disporre a via libera il segnale di partenza della propria stazione, osservate le norme previste dall'ISD e dall'IEPL, indipendentemente dall'indicazione di libero/occupato del BA, deve notificare al treno, con il modulo 0229/3, le prescrizioni di movimento previste dall'articolo 4.3.
- **Articolo 13. – L'ultimo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**
La disposizione a via libera del segnale di partenza di una stazione o del segnale di protezione di un bivio o di

un posto di comunicazione garantisce la via libera di blocco elettrico e, sulle linee a doppio binario banalizzate e su quelle a semplice binario, anche il corretto orientamento e la stabilizzazione del senso del blocco. Per quanto non diversamente specificato dai seguenti articoli, restano comunque valide le norme previste per le linee esercitate a dirigenza locale.

– **Articolo 14.2. – Il testo è così sostituito:**

Quando il BA risulta inefficiente, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni; quest'ultimo deve accertare la libertà della tratta interessata nei seguenti casi (1).

a) Linee a doppio binario banalizzate:

- guasto del BA con circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia su un solo binario;
- mancata inversione del senso del blocco;
- guasto del dispositivo di riattivazione del binario.

b) Linee a doppio binario non banalizzate:

- guasto del BA con circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata per i treni percorrenti il binario legale.

c) Linee a semplice binario:

- guasto del BA;
- mancata inversione del senso del blocco.

Le prescrizioni di movimento riferite al guasto del BA devono essere rilasciate limitatamente alla tratta compresa fra due PP limitrofi (o fra una SP e un PP).

(1) Il DCO deve procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta nel successivo PP non esercitato in regime TP/EDCO.

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

Il tasto deve essere utilizzato unitamente all'azionamento del pulsante di cui al successivo articolo 2. ed è corredato da due lampadine: quella di destra, normalmente accesa a luce bianca fissa, lampeggia quando viene richiesto il consenso del fuori servizio del binario interessato; quella di sinistra, normalmente spenta, si accende a luce bianca lampeggiante quando tale richiesta non può avere efficacia perché il BA relativo al binario da disattivare risulta occupato per guasto. A operazione avvenuta la lampadina si spegne.

– **Allegato 1 articolo 2. – Il testo è così sostituito:**

Per trasmettere al posto corrispondente la richiesta, la concessione o l'annullamento del fuori servizio per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea di cui al precedente articolo 1., esiste il pulsante «Rc-Cs/fs» (o «Cs-Rc/fs») con ritorno a molla nella posizione normale a tre posizioni:

- «normale», di riposo, non si effettua alcuna azione;
- «estratto», trasmette la richiesta, la concessione o l'annullamento del fuori servizio per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea.

Oltre a realizzare le funzioni di cui sopra, nella posizione «premuta» permette la richiesta o la concessione del consenso di inversione del senso del blocco descritte all'articolo 2. dell'allegato 2.

– **Allegato 1 articolo 3. – Il testo è così sostituito:**

La richiesta di consenso del fuori servizio di un binario di linea è annunciata alla stazione corrispondente da un'apposita suoneria a intermittenza che si tace quando è stato accordato il relativo consenso.

– **Allegato 2 articolo 1. – Il settimo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

La lampadina «Rc» presenta le seguenti indicazioni:

- luce bianca lampeggiante, quando si richiede l'inversione del senso del blocco al posto corrispondente;
- luce bianca fissa, quando il posto corrispondente concede il consenso di inversione del senso del blocco;
- spenta, quando termina l'operazione di inversione.

La lampadina «Cs» presenta le seguenti indicazioni:

- luce bianca lampeggiante, quando viene richiesta l'inversione del senso del blocco dal posto corrispondente;
- luce bianca fissa, quando si concede il consenso di inversione del senso del blocco;
- spenta, quando termina l'operazione di inversione.

– **Allegato 2 articolo 2. – Il testo è così sostituito:**

Per trasmettere al posto corrispondente la richiesta o la concessione del consenso di inversione del senso del blocco, predisposta con l'azionamento di una delle maniglie di cui al precedente articolo 1., esiste il pulsante

«Rc-Cs/fs» (o «Cs-Rc/fs») con ritorno a molla nella posizione normale a tre posizioni:

- «normale», di riposo, non si effettua alcuna azione;
- «premuta», trasmette la richiesta o la concessione del consenso di inversione del senso del blocco.

Oltre a realizzare le funzioni di cui sopra, nella posizione «estratto» permette la richiesta, la concessione o l'annullamento del fuori servizio per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea descritte nell'articolo 2. dell'allegato 1.

Sulle linee o tratte di linea a doppio binario banalizzate, nelle stazioni di tipo «B», per le quali l'inversione del senso del blocco non richiede l'esclusione dalla circolazione del binario di linea attiguo, la funzione «fs» del suddetto pulsante viene inibita.

– **Allegato 2 articolo 4. – Il testo è così sostituito:**

Sul QL, per ognuna delle possibili direzioni di inoltra e di arrivo, il senso del blocco è segnalato da due frecce direzionali luminose orientate in senso inverso. È accesa a luce bianca fissa quella corrispondente al senso di orientamento del blocco in atto mentre è spenta quella relativa al senso inverso. Quando è in atto un comando di inversione del senso del blocco, tramite i dispositivi di cui ai precedenti articoli 1. e 2., lampeggia la freccia direzionale relativa al senso del blocco da stabilizzare e si spegne quella relativa al senso precedentemente in atto.

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

– **Articolo 4. comma 3. – Il testo è così sostituito:**

Il codice 180 può essere captato a monte di un segnale che fornisce l'indicazione di via libera oppure di avviso anticipato di via impedita, trovandosi quest'ultimo a distanza minore di 2700 metri dal successivo segnale disposto a via impedita.

Il codice 75 può essere captato a monte di un segnale che fornisce l'indicazione di avviso di via impedita, trovandosi quest'ultimo a distanza ridotta dal successivo segnale disposto a via impedita.

Il codice 75 viene captato anche a monte di un segnale che fornisce l'indicazione di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (aspetto «giallo-giallo») o a monte di un segnale che preavvisa un successivo segnale di fermata a distanza anormalmente ridotta oppure all'estremità di un binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro (aspetto «rosso-giallo-giallo») e, se integrato con la lettera «I» luminosa, con tale lettera accesa.

In determinate stazioni, indicate nel FL, a monte di un segnale che preavvisa un successivo segnale di fermata a distanza anormalmente ridotta oppure all'estremità di un binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro (aspetto «rosso-giallo-giallo») può essere captato il codice 120 nel caso in cui sull'itinerario a valle del segnale stesso non vi sia un ingombro.

– **Articolo 5.3.4. comma 1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Le stazioni nelle quali è possibile captare il codice 120 a monte di un segnale di 1ª categoria con aspetto «rosso-giallo-giallo» sono indicate nel FL.

– **Articolo 8.3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Qualora durante la corsa del treno si verifichi un guasto al dispositivo Vigilante che comporti la sua esclusione, il treno può proseguire fino alla stazione di termine corsa purché la sua circolazione sia protetta da un sistema di protezione (SCMT e/o SSC). In mancanza anche di tale sistema di protezione, la stazione di termine corsa può comunque essere raggiunta non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, 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 21.1. – Il quarto capoverso è così sostituito:**

Nel caso di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione del SCMT, l'agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive. 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, salvo limitazioni più restrittive, 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 21.4.2. – L'ultimo punto dell'elenco è così sostituito:**

- disinserita (articolo 17.2.), al termine dei tratti di linea attrezzati con il BAcc, cioè prima del superamento del segnale di «fine zona codificata» (articolo 58.1. del RS) oppure, in mancanza di tale segnale (esempio: località di servizio ubicata su una linea non attrezzata con il BAcc dove confluisce una linea attrezzata con il BAcc), prima del superamento del segnale di partenza (nel caso di stazione) oppure dopo il segnale di protezione e prima del primo deviatoio (nel caso di bivio o posto di comunicazione). La funzione RSC deve essere disinserita anche prima del superamento di un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca fissa.

– **Articolo 21.8. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nel caso di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione del SCMT (funzione SCMT non attiva), l'agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive. 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, salvo limitazioni più restrittive, 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 25.1. – Il quarto punto dell'elenco è così sostituito:**

- non superare la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive;

– **Articolo 25.2. – Dopo il terzo punto dell'elenco è inserito il seguente punto:**

- non superare la velocità di 30 km/h nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza anch'esso disposto a via impedita oppure arrestare il treno in corrispondenza di un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca fissa e proseguire con cautela, non superando la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale di 1ª categoria anch'esso disposto a via impedita o, in caso di binario tronco, fino al successivo segnale di fermata;

– **Articolo 25.3. – Il quarto punto dell'elenco è così sostituito e, dopo tale punto, è inserito il seguente punto:**

- non superare la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive;
- disinserire la funzione RSC a treno fermo e proseguire con cautela, non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca fissa, fino al successivo segnale di 1ª categoria anch'esso disposto a via impedita o, in caso di binario tronco, fino al successivo segnale di fermata;

– **Articolo 25.4. – Dopo il terzo punto dell'elenco è inserito il seguente punto:**

- non superare la velocità di 30 km/h nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza anch'esso disposto a via impedita oppure arrestare il treno in corrispondenza di un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca fissa e proseguire con cautela, non superando la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale di 1ª categoria anch'esso disposto a via impedita o, in caso di binario tronco, fino al successivo segnale di fermata;

– **Articolo 26.4.1. – Il primo punto del primo elenco è così sostituito:**

- Comunicazione dell'agente di condotta:
«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); oppure: al segnale (funzione del segnale ed eventuale denominazione della località di servizio)*], (SSB, SCMT o sue funzioni) escluso per guasto a bordo da a».

– **Articolo 26.5.4. – Il testo è così sostituito:**

L'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e/o con il BAcc (1) secondo i criteri di seguito indicati.

a) *Linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e senza il BA*

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 con barriere 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.

Tale operazione non deve essere effettuata quando sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita sia attivo a luce bianca fissa o lampeggiante il segnale di prosecuzione di itinerario.

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.).

b) Linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e con il BAcf

Sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e con il BAcf l'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1ª categoria 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 accesa a luce fissa o lampeggiante la lettera «P» luminosa oppure sia attivo a luci fisse o lampeggianti il segnale di avanzamento o di avvio.

Tale operazione non deve essere effettuata quando sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita sia attivo a luce bianca fissa o lampeggiante il segnale di prosecuzione di itinerario.

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.).

c) Linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e con il BAcc

Sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e con il BAcc l'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti segnali di 1ª categoria disposti a via impedita o spenti, oppure disposto a via libera con conferma di riduzione di velocità e avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (aspetto «rosso-giallo-giallo») qualora a monte del segnale di 1ª categoria venga captato a bordo del treno il codice 75.

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 accesa a luce fissa o lampeggiante la lettera «P» luminosa oppure sia attivo a luci fisse o lampeggianti il segnale di avanzamento o di avvio.

Tale operazione non deve essere effettuata quando sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita sia attivo a luce bianca fissa o lampeggiante il segnale di prosecuzione di itinerario oppure nel caso in cui a monte del segnale di 1ª categoria che presenti l'aspetto «rosso-giallo-giallo» venga captato a bordo del treno il codice 120.

Su tali linee o tratte di linea, nel caso di esclusione della funzione SCMT e/o RSC, l'operazione di Supero Rosso deve essere eseguita secondo i seguenti criteri:

- esclusione della sola funzione SCMT, come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT e RSC) inserite;
- esclusione della sola funzione RSC, come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT e RSC) inserite, ma limitatamente ai soli segnali di protezione e di partenza delle località di servizio;
- esclusione di entrambe le funzioni (SCMT e RSC), non deve essere mai effettuata.

(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 26.6. – Il testo della lettera a) è così sostituito:

a) Funzione SCMT esclusa in corrispondenza di un segnale

Con i treni serviti da veicolo provvisto del SSB del SCMT, con o senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive.

Quando 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, salvo limitazioni più restrittive, 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 26.7. – Il terzo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:

In tale evenienza, con i treni serviti da veicolo provvisto del SSB del SCMT, il tratto di linea interessato dall'anormalità (dal punto di esclusione della funzione RSC fino al punto di riattivazione automatica della funzione SCMT) deve essere percorso non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive.

Quando 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, salvo limitazioni più restrittive, 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 26.8.1. – Il secondo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

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, 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] non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive.

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, salvo limitazioni più restrittive, 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 26.8.2. – Il secondo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

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, 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] non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive.

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, salvo limitazioni più restrittive, 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 26.10.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

In tale evenienza, con i treni serviti da veicolo provvisto del SSB del SCMT, dopo quanto previsto dall'articolo 26.2., l'agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, con la funzione Vigilante inserita (articolo 21.8.); in mancanza di tale condizione il treno può comunque proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, 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 26.10.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

In tale evenienza, con i treni serviti da veicolo provvisto del SSB del SCMT, dopo quanto previsto dall'articolo 26.2., l'agente di condotta può proseguire fino alla riattivazione della funzione SCMT (e comunque non oltre la stazione di termine corsa del treno) non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, con la funzione Vigilante inserita (articolo 21.8.); in mancanza di tale condizione il treno può comunque proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, 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 26.10.4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Nel caso di guasto totale del SSB che imponga la necessità di escludere (isolare) il SSB stesso (articolo 14.), con i treni serviti da veicolo provvisto del SSB del SCMT, dopo quanto previsto dall'articolo 26.2., l'agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, con la presenza in cabina di guida di 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 40.1. – Il quarto capoverso è così sostituito:**

Nel caso di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione del SCMT e del SSC, l'agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo

limitazioni più restrittive. 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, salvo limitazioni più restrittive, 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 40.4.2. – L'ultimo punto dell'elenco è così sostituito:**

– disinserita (articolo 36.2.), al termine dei tratti di linea attrezzati con il BAcc, cioè prima del superamento del segnale di «fine zona codificata» (articolo 58.1. del RS) oppure, in mancanza di tale segnale (esempio: località di servizio ubicata su una linea non attrezzata con il BAcc dove confluisce una linea attrezzata con il BAcc), prima del superamento del segnale di partenza (nel caso di stazione) oppure dopo il segnale di protezione e prima del primo deviatoio (nel caso di bivio o posto di comunicazione). La funzione RSC deve essere disinserita anche prima del superamento di un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca fissa.

– **Articolo 40.8. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nel caso di guasti/anormalità al SSB e/o del SST che determinano la perdita della protezione del SCMT e del SSC (funzioni SCMT e SSC non attive), l'agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive. 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, salvo limitazioni più restrittive, 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 44.1. – Il quarto punto dell'elenco è così sostituito:**

– non superare la velocità massima di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive;

– **Articolo 44.3. – Il quarto punto dell'elenco è così sostituito e, dopo tale punto, è inserito il seguente punto:**

– non superare la velocità massima di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive;

– disinserire la funzione RSC a treno fermo e proseguire con cautela, non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca fissa, fino al successivo segnale di 1ª categoria anch'esso disposto a via impedita o, in caso di binario tronco, fino al successivo segnale di fermata;

– **Articolo 44.5. – Dopo il secondo punto dell'elenco è inserito il seguente punto:**

– non superare la velocità di 30 km/h nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza anch'esso disposto a via impedita oppure arrestare il treno in corrispondenza di un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca fissa e proseguire con cautela, non superando la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale di 1ª categoria anch'esso disposto a via impedita o, in caso di binario tronco, fino al successivo segnale di fermata;

– **Articolo 44.6. – Dopo il secondo punto dell'elenco è inserito il seguente punto:**

– disinserire la funzione RSC a treno fermo e proseguire con cautela, non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita munito del segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca fissa, fino al successivo segnale di 1ª categoria anch'esso disposto a via impedita o, in caso di binario tronco, fino al successivo segnale di fermata;

– **Articolo 45.4.1. – Il primo punto del primo elenco è così sostituito:**

– Comunicazione dell'agente di condotta:
«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); oppure: al segnale (funzione del segnale ed eventuale denominazione della località di servizio)*], (SSB, SCMT, SSC o sue funzioni) escluso per guasto a bordo da a».

– **Articolo 45.5.3. – Il testo delle lettere a), b), c) e f) è così sostituito:**

a) *Linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e senza il BA*

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 con barriere 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.

Tale operazione non deve essere effettuata quando sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita sia attivo a luce bianca fissa o lampeggiante il segnale di prosecuzione di itinerario.

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 35.1.).

b) Linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e con il BAcf

Sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e con il BAcf l'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1ª categoria 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 accesa a luce fissa o lampeggiante la lettera «P» luminosa oppure sia attivo a luci fisse o lampeggianti il segnale di avanzamento o di avvio.

Tale operazione non deve essere effettuata quando sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita sia attivo a luce bianca fissa o lampeggiante il segnale di prosecuzione di itinerario.

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 35.1.).

c) Linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e con il BAcc

Sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT e con il BAcc l'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti segnali di 1ª categoria disposti a via impedita o spenti, oppure disposto a via libera con conferma di riduzione di velocità e avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (aspetto «rosso-giallo-giallo») qualora a monte del segnale venga captato a bordo del treno il codice 75.

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 accesa a luce fissa o lampeggiante la lettera «P» luminosa oppure sia attivo a luci fisse o lampeggianti il segnale di avanzamento o di avvio.

Tale operazione non deve essere effettuata quando sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita sia attivo a luce bianca fissa o lampeggiante il segnale di prosecuzione di itinerario oppure nel caso in cui a monte del segnale di 1ª categoria che presenti l'aspetto «rosso-giallo-giallo» venga captato a bordo del treno il codice 120.

Su tali linee o tratte di linea, nel caso di esclusione della funzione SCMT e/o RSC, l'operazione di Supero Rosso deve essere eseguita secondo i seguenti criteri:

- esclusione della sola funzione SCMT, come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT e RSC) inserite;
- esclusione della sola funzione RSC, come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT e RSC) inserite, ma limitatamente ai soli segnali di protezione e di partenza delle località di servizio;
- esclusione di entrambe le funzioni (SCMT e RSC), non deve essere mai effettuata.

f) Linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SSC e con il BAcc

Sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SSC e con il BAcc l'operazione di Supero Rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1ª categoria disposti a via impedita o spenti, oppure disposto a via libera con conferma di riduzione di velocità e avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (aspetto «rosso-giallo-giallo») qualora a monte del segnale di 1ª categoria venga captato a bordo del treno il codice 75.

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 accesa a luce fissa o lampeggiante la lettera «P» luminosa oppure sia attivo a luci fisse o lampeggianti il segnale di avanzamento o di avvio.

Tale operazione non deve essere effettuata quando sul segnale di 1ª categoria disposto a via impedita sia attivo a luce bianca fissa o lampeggiante il segnale di prosecuzione di itinerario oppure nel caso in cui a monte del segnale di 1ª categoria che presenti l'aspetto «rosso-giallo-giallo» venga captato a bordo del treno il codice 120.

Su tali linee o tratte di linea, nel caso di esclusione della funzione SSC e/o RSC, l'operazione di Supero Rosso deve essere eseguita secondo i seguenti criteri:

- esclusione della sola funzione SSC, come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SSC e RSC) inserite;
- esclusione della sola funzione RSC, come nel caso di circolazione con la sola funzione SSC inserita;

– esclusione di entrambe le funzioni (SSC e RSC), non deve essere mai effettuata.

(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 45.6. – Il testo del punto 1. è così sostituito:**

1. sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT, con l'esclusione della funzione SCMT il SSB passerà in «Predisposizione (SCMT/SSC)» o «Predisposizione (SCMT/SSC) + RSC» (funzione SCMT non attiva) restando in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1^a categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a categoria), dopo la reinclusione manuale di tale funzione, in corrispondenza del quale avviene la riattivazione automatica della funzione SCMT.

Su tale tratto di linea (dal punto di esclusione della funzione SCMT fino al punto della sua riattivazione automatica) l'agente di condotta deve rispettare quanto segue:

a) nel caso di funzione SCMT esclusa in corrispondenza di un segnale, con o senza la funzione RSC attiva, non deve superare la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive. Quando la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita, il treno può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando comunque la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, 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;

b) nel caso di funzione SCMT esclusa nel percorrere un determinato tratto di linea, deve rispettare quanto previsto dal precedente punto a) qualora sul tratto di linea interessato dall'anormalità il treno circoli con la via libera telefonica o con l'accertamento della libertà della tratta interessata, altrimenti devono essere applicate le norme previste per il caso di guasto al SSB con attivazione della frenatura d'urgenza non riarmabile [articolo 45.11.1. punto a)];

– **Articolo 45.11.1. – Il testo della lettera a) è così sostituito:**

a) sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SCMT, il SSB passerà in modalità «Predisposizione (SCMT/SSC)» o «Predisposizione (SCMT/SSC) + RSC». In tale evenienza, l'agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, con la funzione Vigilante inserita. In mancanza di tale condizione il treno può comunque proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, 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 47.2. – Il testo della lettera b) è così sostituito:**

b) nel caso in cui tale sistema non sia attivo, la predetta stazione può essere raggiunta non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, con la funzione Vigilante inserita. In mancanza di tale condizione il treno può comunque proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, salvo limitazioni più restrittive, 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;

10. MODIFICHE AL REPERTORIO DEI MODULI

– **Articolo 2. – Il primo capoverso della lettera a) è così sostituito:**

a) consegnato direttamente: l'agente che dà l'ordine o l'avviso deve apporre la propria firma sul tagliando A, indicando l'ora di consegna, mentre l'agente che riceve l'ordine o l'avviso deve apporre la propria firma sul tagliando B, negli spazi appositamente predisposti.

– **Articolo 8. comma 2. – L'ultimo punto dell'elenco della lettera b) e il quarto capoverso sono così sostituiti nonché il quinto capoverso è soppresso:**

– a trasmissione ultimata, l'agente ricevente deve ripetere il dispaccio per intero (collazionamento), indicando all'agente trasmittente il numero che esso è venuto ad assumere sul proprio modulo e il proprio cognome, apponendo inoltre la propria firma nella colonna 11.

La trasmissione dei dispacci deve essere fatta lentamente e chiaramente, in modo che l'agente ricevente possa


trascriverli parola per parola mentre li riceve. I numeri dei treni devono essere sempre enunciati a cifre separate (ad esempio: tre due uno) e trascritti in cifre (ad esempio: 321).

– **Articolo 8. – Dopo il comma 2. è inserito il nuovo comma 3.:**

3. Un dispaccio può essere annullato anche se ne fosse già in corso la trasmissione, purché l’agente trasmittente apponga in calce al dispaccio stesso la dichiarazione di annullamento debitamente firmata. Se il dispaccio è già stato trasmesso, deve essere emesso il relativo dispaccio di annullamento con la formula: «Dispaccio n° del è annullato».

Per l’annullamento dei dispacci relativi alla via libera telefonica, devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.

– **Il modulo 0229 è così sostituito:**

	ORDINE O AVVISO	Mod. 0229 N° 01	
..... / / 20.....	N° / dell’agente trasmittente (1) Ora di trasmissione / consegna (2)		
Si ordina / Si dà avviso (2) (3)			
AGENTE CHE DÀ L’ORDINE O L’AVVISO <small>(Profilo e firma)</small>	AGENTE TRASMITTENTE (1) <small>(Profilo e cognome)</small>	AGENTE RICEVENTE (1) <small>(Profilo e cognome / firma)</small>	AGENTE CHE RICEVE L’ORDINE O L’AVVISO (4) <small>(Profilo e firma)</small>
In caso di trasmissione del modulo, l’agente ricevente deve collazionare il dispaccio e trasmettere all’agente trasmittente il seguente numero: / (progressivo / saltuario).			
<small>(1) Da compilare quando il modulo viene trasmesso. (2) Depennare la dizione non occorrente. (3) Profilo di chi riceve l’ordine o l’avviso aggiungendo, quando è il caso, il numero del treno o la denominazione della località di servizio. (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.</small>			

11. ABROGAZIONI

La Prescrizione di Esercizio n° 04/2023 è abrogata.

12. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **01 luglio 2024**.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Domenico MARINO)

La presente Disposizione è composta di n° 35 pagine.