

TABELLA DI RAFFRONTO

IESBE parte III(blocco automatico dirigenza locale) - RCF.

Nella 1ª colonna è riportato il testo dell'Istruzione per l'Esercizio con Sistemi di Blocco Elettrico automatico (IESBE- dirigenza locale) suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

nella 2ª colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo dell'IESBE- dirigenza locale.

nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle IESBE (dirigenza locale) è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;

nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle IESBE (dirigenza locale) è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;

nella 5ª colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle IESBE (dirigenza locale), attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;

nella 6ª colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

Il nuovo RCF non regola contesti di esercizio obsoleti come le linee dove è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatori privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, ecc, oppure non rientranti nelle competenze dell'ANSF, come la circolazione sulle navi traghetto, le manovre negli scali di smistamento, ecc.

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">LINEA A DIRIGENZA LOCALE PARTE PRIMA Linea a doppio binario Banalizzate ART.1 CARATTERISTICHE E FUNZIONI DEL BLOCCO AUTOMATICO</p> <p>1. Il sistema del blocco automatico (BA) assicura il distanziamento dei treni per mezzo di segnali di blocco comandati da dispositivi azionati dai treni stessi. Con l'attrezzatura del blocco automatico le linee, indicate nell'orario di servizio con apposito simbolo, vengono divise in sezioni di blocco di lunghezze diverse, ognuna protetta da segnali di 1ª categoria.</p> <p>2. Quando nel tratto di linea compreso tra</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuata tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza . Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>due stazioni esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di protezione della stazione successiva. Una sezione di blocco può essere anche delimitata, da uno o da entrambi i lati, dai segnali di altri posti di servizio (bivio, posto di comunicazione, posto di movimento). Se nel tratto di linea compreso tra due posti di servizio (PdS) esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali di blocco intermedi. Ogni segnale di blocco intermedio è preceduto ad opportuna distanza dal proprio segnale di avviso, che può essere isolato od accoppiato con il precedente segnale di la categoria. Un segnale di blocco, quando è regolarmente disposto a via libera, garantisce che la sezione di blocco a valle, da esso protetta, è libera da treni. In alcuni casi, il tratto di linea, nel senso di circolazione a destra, può essere costituito da un'unica o da un limitato numero di sezioni di blocco, benché nel senso opposto di sinistra, sul medesimo binario, esso sia diviso in più sezioni.</p>	<p>ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa.</p>				
<p>3. I segnali di blocco dei PdS sono normalmente a via impedita e per disporli a via libera occorre, treno per treno, l'intervento dell'operatore. In alcuni impianti sono previsti automatismi per l'invio dei comandi di itinerario. I segnali di blocco dei PdS si ridispongono a via impedita automaticamente quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</p> <p>4. I segnali di blocco intermedi aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) ed i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali di blocco intermedi ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di orientamento del BA. I segnali di blocco intermedi che non proteggono passaggi a livello (P.L.) sono normalmente a via libera, si dispongono automaticamente a via impedita non appena il treno impegna la sezione e tornano a via libera quando esso</p>	<p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "<i>Autorizzazione al movimento</i>" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>è stato protetto dal segnale successivo. I segnali di blocco intermedi che proteggono P.L. si manovrano anch'essi automaticamente, ma sono normalmente a via impedita. Essi possono disporsi a via libera solo a condizione che esista il controllo di chiusura di tutti i P.L. da essi protetti, oltre che risulti libera la relativa sezione di blocco; si ridispongono a via impedita automaticamente, quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</p> <p>5. I segnali di blocco intermedi sono permissivi. Il carattere di permissività è fornito per mezzo di una tabella, posta sullo stante del segnale, recante una lettera "P" maiuscola. Sulla medesima tabella viene riportato il numero della sezione di blocco protetta dal segnale e la relativa progressiva chilometrica. Di regola, il segnale di blocco intermedio riferentesi ad un binario è ubicato alla stessa progressiva di quello che si riferisce all'altro binario nel senso inverso. Il carattere di permissività può anche essere conferito temporaneamente ai segnali di partenza e di protezione di un PdS, mediante accensione della lettera "P" luminosa, che può essere a luce fissa o lampeggiante. Tale caratteristica viene richiamata con apposita annotazione in orario. Con la lettera "P" luminosa può essere conferita permissività a particolari segnali di BA aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.). Quando un segnale permissivo protegge P.L., sulla</p>	<p>tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.4 Le indicazioni fornite da sistemi di segnalamento diversi devono essere congruenti tra loro nei tratti di sovrapposizione e nella transizione da un sistema all'altro. La velocità consentita dal sistema cessante non deve essere maggiore della velocità consentita dal sistema subentrante.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tabella indicante la permissività devono risultare, sotto alla lettera "P", le due lettere "PL", precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso quando essi sono più di uno. Tale indicazione non ha significato nel caso di segnale con permissività temporanea allorché questo non assume carattere di permissività.</p> <p>6. I segnali di blocco automatico, sia dei PdS che intermedi sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari. I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio. I PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBA dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d". Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti sul binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente un itinerario per il binario di destra, viene riportata l'indicazione del PBA protetto su tale binario. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").</p>					
<p>7. Sul quadro luminoso (Q.L.) il senso del blocco è rappresentato da due frecce direzionali luminose, poste sul tracciato del binario interessato, orientate in senso inverso. È accesa a luce bianca fissa quella corrispondente al senso di marcia in atto, mentre è spenta quella relativa al senso inverso. Quando è in atto un comando di inversione del senso del blocco, lampeggia la freccia direzionale relativa al senso del blocco da stabilire e si spegne quella relativa al senso precedentemente in atto.</p> <p>8. Le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco immediatamente a valle di un segnale di un PdS, sono fornite tramite due segnalazioni luminose gemellate (una a luce bianca indicante che la sezione di blocco è libera ed una a luce rossa indicante che la sezione di blocco è occupata) che si manifestano sul Q.L. dell'apparato di stazione, oppure su di uno speciale quadretto. Il segnale si può disporre a via libera quando la segnalazione luminosa mostra la luce bianca. Per la libertà e l'occupazione delle eventuali sezioni di blocco successive alla prima sono previste segnalazioni informative che non rivestono carattere di sicurezza.</p>	<p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>			GI	
<p>9. Le sezioni di BA sono costituite da circuiti di binario (c.d.b.) che possono essere alimentati a "correnti fisse" oppure a</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>“correnti codificate”. Con il BA a “correnti fisse” si può rilevare l’informazione sullo stato di libero od occupato della via tramite l’aspetto dei segnali. Con il BA a “correnti codificate” possono essere trasmesse, con continuità, a bordo dei rotabili equipaggiati con speciali apparecchiature di sicurezza, le informazioni inerenti al segnalamento laterale oppure a determinate condizioni della libertà della via (BA atto a consentire la ripetizione continua dei segnali in macchina). Le linee equipaggiate con il BA atto alla ripetizione continua dei segnali in macchina sono contraddistinte in orario da apposito segno convenzionale.</p>	<p>segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuata tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p>				
<p>10. Per l’uso promiscuo di un binario nei due sensi di marcia, è necessario invertire il senso di orientamento del BA sul binario medesimo. Per eseguire tale operazione nel posto centrale e nei posti periferici esistono appositi dispositivi. Nei posti periferici, il dispositivo è dotato di organi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del BA.</p>	<p>2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell’altro binario, i binari devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia.</p>			GI	
<p>11. Determinate stazioni, indicate con apposito simbolo nell’orario, sono dotate di un segnale imperativo di BA, posto a destra oltre lo scambio estremo di stazione, non collegato con l’itinerario di partenza verso il binario di destra. Le partenze per il binario</p>	<p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di destra avvengono quindi sempre con i segnali di partenza disposti a via impedita. Il segnale imperativo di BA è normalmente spento e si accende quando la circolazione viene esclusa dal binario attiguo, mediante dispositivo, o, in caso tale dispositivo non è richiesto dall'apparato per l'uso promiscuo del binario attiguo in entrambi i sensi, anche quando viene orientato il senso di circolazione a destra sul binario interessato. Nelle medesime stazioni, per gli arrivi dal binario di destra, esiste un segnale di protezione che non può essere disposto a via libera, preceduto da avviso e provvisto di segnale di avanzamento. I treni vengono sempre fatti avanzare col segnale di avanzamento azionato con il tasto Tz..</p>	<p>condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p>				
<p>ART. 2 ESERCIZIO NORMALE</p> <p>1. Le due segnalazioni luminose gemellate forniscono l'indicazione dell'esistenza o meno della via libera di blocco. È accesa la luce bianca quando la sezione di blocco protetta dal Occupazione segnale di partenza è libera e l'ultimo treno transitato è stato regolarmente protetto dal segnale di proiezione della successiva stazione o, nel caso in cui il tratto di linea sia diviso in più sezioni di blocco, dal successivo segnale di PBA. Quando invece la sezione è occupata, oppure per un treno precedente non si è verificata la suddetta condizione di protezione, l'indicazione di libero/occupato mostra la luce rossa ed i segnali di partenza che comandano l'</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ingresso nella sezione stessa non possono essere disposti a via libera. L'occupazione della sezione avviene quando il treno impegna la sezione stessa: l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso. Quando il treno ha superato completamente il successivo segnale ed è stato da esso protetto, l'indicazione di libero/occupato si riaccende a luce bianca.</p> <p>2. L'inversione del BA avviene mediante richiesta da parte dell'operatore del PdS verso il quale è orientato il blocco, e consenso da parte dell'operatore del PdS attiguo interessato. L'azionamento del dispositivo di inversione del BA è efficace solo quando sono liberi, sul binario interessato, i c.d.b. del BA. Per l'esclusione dalla circolazione di un binario è previsto un apposito dispositivo denominato di "fuori servizio" (f.s.). Un binario escluso dalla circolazione per mezzo del dispositivo riattivazione del "fuori servizio" può essere riattivato mediante azionamento, di un binario in senso inverso, del medesimo dispositivo con cui è stata effettuata l'esclusione o la richiesta di esclusione. a seconda delle specifiche caratteristiche degli impianti.</p> <p>3, La circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o "marcia parallela ", avviene quando i treni utilizzano il BA orientato nel medesimo senso su entrambi i binari della linea. Salvo casi particolari, le linee ove è attuata la marcia parallela sono attrezzate, sia per la circolazione a sinistra che per la</p>	<p>assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circolazione a destra, con sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT) o, almeno, con BA a correnti codificale atto a consentire la ripetizione dei segnali in macchina. L'adozione della circolazione con marcia parallela è subordinata a specifica autorizzazione delle Unità periferiche ed è ammessa alle condizioni previste dalle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate.</p> <p>3 bis. Sulle linee ove non è consentita la marcia parallela non è ammesso, con l'eccezione del caso di un treno arrestatosi in linea per guasto, inoltrare i treni nel senso di circolazione a destra se non è stato interrotto il binario di sinistra.</p> <p>3 ter. Salvo casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente, non è consentita la circolazione con il BA orientato di destra nel senso di destra su entrambi i binari.</p> <p>4. soppresso.</p>					
<p>5. Nelle consegne scritte fra operatori che si succedono in servizio dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del BA è regolare, oppure quali irregolarità siano eventualmente in atto.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			GI	
<p style="text-align: center;">ART. 3 ANORMALITÀ E GUASTI</p> <p>1. L'operatore che sia a conoscenza di anormalità al BA Richiesta (segnalazione di occupato della prima o di sezioni di blocco d'intervento successive, comunicazione</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'agente di guardia di una stazione disabilitata, comunicazione del pdm ad un segnale permissivo disposto a via impedita, ecc.) deve, salvo quanto specificato al successivo capoverso, richiedere subito l'intervento dell'agente della manutenzione (AM), ed avvisare il Dirigente Centrale (DC), ove esista. L'operatore potrà astenersi dal richiedere subito l'intervento dell'AM, se è presumibile che la permanenza a via impedita di un segnale di blocco sia dipesa da fatti momentanei di circolazione (superamento da parte di un treno di un segnale permissivo di blocco a via impedita per treno precedente in sezione, tardata concessione di consensi agenti sui segnali di blocco, ecc.). Permanendo l'anormalità, l'operatore dovrà richiedere l'intervento dell'AM. I mancati funzionamenti del BA dovranno essere annotati sul modo M.125a.</p>	<p>impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>13.1 Il regolatore della circolazione, in presenza di anormalità che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p>				
<p>2. Quando la segnalazione luminosa del blocco mostra il bianco, ma il segnale di partenza relativo alla sezione interessata non si dispone a via libera, il BA deve essere considerato efficiente. L'operatore deve dare ai treni i necessari avvisi per la partenza con segnale di partenza blocco a via impedita.</p> <p>3. Qualora la segnalazione luminosa del blocco mostri indebitamente il rosso, l'operatore dovrà far partire i treni con segnale disposto a via impedita, consegnando ad essi le necessarie prescrizioni.</p> <p>4. Quando entrambe le segnalazioni</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>luminose del blocco sono spente il BA deve essere considerato efficiente se il relativo segnale luminoso di partenza si dispone a via libera.</p> <p>5. In caso di anomalità al BA, il segnale di blocco dei PdS, ogni qual volta sia possibile, dovrà essere sempre disposto a via libera.</p>					
<p>6. Per il proseguimento di un treno che si sia fermato dopo aver superato il segnale di blocco disposti improvvisamente a via impedita, qualora la segnalazione del blocco mostri il bianco devono essere adottate le modalità previste al precedente comma 2. Qualora invece la segnalazione del blocco mostri il rosso, devono essere adottate le procedure di cui ai successivi commi 7 (circolazione con blocco telefonico) o 12 (circolazione senza blocco telefonico); dopo l'uscita del treno dalla sezione, se si accende la corrispondente segnalazione bianca, il BA deve essere considerato automaticamente riattivato senza richiedere l'intervento dell'AM.</p> <p>7. La circolazione dei treni deve essere sempre regolata con il blocco telefonico, nei seguenti casi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) lavori di manutenzione/riparazione interessanti il BA in regime di mod. M,45; 2) guasto dell'unica sezione di BA esistente tra due stazioni abilitate; 3) guasto del BA con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario; 4) mancata inversione del BA; 5) guasto del dispositivo di riattivazione di 	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) in mancanza della condizione di 	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>un binario.</p> <p>8. Il blocco telefonico deve essere istituito previe intese verbali fra i Dirigenti Movimento (DM) delle stazioni attigue interessate. Il DM deve avvisare le eventuali stazioni disabilite interposte con il seguente dispaccio: "Circolazione treni sul binario (pari o dispari) fra e regolata con blocco telefonico dopo passaggio treno Treni avvisati".</p> <p>9. In regime di blocco telefonico, qualora i segnali di partenza di una stazione disabilitata non debbano disporsi a via libera (emissione di mod. M,45 interessante il BA). il DM interessato dovrà trasmettere all'AG il seguente dispaccio: " Per treni (pari o dispari) non aprite segnale di partenza".</p> <p>10. In regime di blocco telefonico, ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando il modulo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni relative al distanziamento, di:</p> <p>a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino alla successiva stazione abilitata interessata. Nel caso di lavori di manutenzione al blocco, ai treni deve essere prescritto che il blocco elettrico non funziona fra le due stazioni che delimitano il tratto interessato dai lavori, anche se disabilitate o impresenziate;</p> <p>b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono</p>	<p>libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;</p> <p>c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;</p> <p>d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.</p> <p>Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del Mod. M40 D.L. (BA), anche la seguente prescrizione:</p> <p><i>"Osservare le cautele di cui all'articolo 48/7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera "p" accesa a luce fissa o lampeggiante".</i></p> <p>11. Qualora la partenza di un treno dovesse avvenire con segnale disposto a via impedita (o da binario sprovvisto di segnale di partenza), anche in caso di blocco regolarmente orientato ed efficiente. oltre alle prescrizioni occorrenti, deve essere dato avviso al treno del binario sul quale sarà istradato, con l'apposita prescrizione del modo M.40 D.L. (B.A.) ("Viaggiate da.... a sul binario di sinistra/destra"). Tale prescrizione non occorre nel caso di partenza con segnale di avvio acceso a luce fissa.</p> <p>12. Nei casi diversi da quelli di cui al precedente comma 7, i DM blocco: .</p>	<p>autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interessati dovranno regolare la circolazione senza istituire il blocco telefonico. In caso di guasto della sezione di BA immediatamente a valle del segnale di partenza, il DM interessato, esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare al treno il modulo M.40 D.L. {B.A.) praticando, in aggiunta alle altre eventuali occorrenti per la partenza a via impedita. la prescrizione di marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale permissivo (o fino al segnale di protezione della successiva stazione, qualora qucs13 sia disabilitata ed esista una sola sezione di blocco), salvo la ricezione di un codice in linea. sulle linee attrezzate con ripetizione segnali, da cui dovrà essere presa nonna per il prosieguo della marcia. Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell' Allegato I è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto del blocco.</p> <p>13. La ripresa della circolazione con il solo BA, dopo l'istituzione del blocco telefonico, può avvenire in uno dei seguenti modi:</p> <p>a) previa intese verbali fra i DM delle stazioni corrispondenti interessate, qualora la sezione a valle del segnale di partenza si ripristini spontaneamente e non sia intervenuto l' AM;</p> <p>b) previo benestare scritto dell' AM, in tutti gli altri casi.</p> <p>In ambedue i casi, la cessazione del regime del blocco telefonico istituito tra due stazioni è subordinata a specifico dispaccio scambiato fra i DM delle stazioni</p>	<p>11.6. Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interessate, con la seguente formula: "Da questo momento cessa esercizio con blocco telefonico sul binario ...(pari o dispari) fra e ". Il suddetto dispaccio deve essere esteso anche alle eventuali stazioni disabilite interposte.</p> <p>14. Analoga procedura di cui al punto a) del precedente comma 13 non è consentita in caso di indebita occupazione e di successivo ripristino spontaneo di una sezione di blocco intermedia, quando fra le stazioni interessate sia in atto il distanziamento con blocco telefonico.</p> <p>15. Nel caso di guasto del BA con istituzione del blocco telefonico. quando fra le due stazioni estreme della tratta soggetta al guasto si riabilita una stazione, la circolazione dovrà continuare ed essere regolata con il regime del blocco telefonico solo tra le stazioni che delimitano il tratto effettivamente interessato al guasto. Nei restanti tratti le stazioni interessate potranno riprendere d'iniziativa il normale esercizio con BA. Spetta al DM che deve inoltrare il primo treno dopo la riabilitazione della interposta stazione rilevare, dalle indicazioni delle apparecchiature e dagli avvisi ricevuti, la possibilità di riprendere il normale esercizio con BA fino alla limitrofa stazione abilitata, notificando a questa e ad eventuali posti intermedi, la cessazione del blocco telefonico con il dispaccio di cui al precedente comma 13.</p> <p>16. Nel caso particolare in cui la località di servizio che delimita le tratte esercitate con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>diversi sistemi di blocco elettrico sia un posto di blocco intermedio (P.b.i.), coincidente o meno con stazione disabilitata, qualora si verifichi il guasto di un sistema di blocco, che comporti l'istituzione del blocco telefonico, dovrà considerarsi fuori servizio anche l'altro. Ai treni dovranno essere fornite le necessarie prescrizioni, utilizzando i moduli previsti per il sistema di blocco esistente su ciascuna tratta .</p> <p>17. Nel caso in cui essendo stato o dovendo essere istituito il blocco telefonico, si verifichi il guasto contemporaneo delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.</p> <p>18. L'inversione del BA su un binario, fra PdS entrambi presentati, è possibile, quando sul binario stesso sono guasti uno o più circuiti del BA, mediante l'impiego di tasti di soccorso. I DM interessati debbono preventivamente accertare, mediante scambio di dispacci, che l'ultimo treno inviato fra PdS abilitati sul predetto, abbia liberato la tratta. In caso di guasto di una sezione di blocco intermedia con circolazione in entrambi sensi su un solo binario, il distanziamento dei treni può essere effettuato, dopo l'inversione del BA ottenuto mediante l'impiego del tasto di soccorso (TbBA), solo con il blocco elettrico, a condizione che il segnale di partenza si disponga a via libera oppure si attivi il segnale di avvio. Qualora, invece,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anche in uno solo dei PdS limitrofi. il segnale di partenza non si disponga a via libera o non si attivi il segnale di avvio, il distanziamento dei treni deve essere effettuato con il blocco telefonico in entrambi i sensi, a cominciare dal primo treno per il quale si determini tale situazione.</p> <p>19. Soppresso</p> <p>20. In caso di guasto del dispositivo di inversione del BA. la colazione stessa deve essere regolata nei due sensi con il regime del blocco telefonico. Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il BA è efficiente, nessuna prescrizione deve essere consegnata e, se fra due PdS esistono più sezioni di blocco, è consentito il loro distanziamento con il BA. Il DM del PdS interessato, prima di licenziare un treno a seguito di altro precedentemente inviato nello stesso senso in cui il BA è efficiente, deve rivolgersi al DM del successivo PdS con il dispaccio: "A distanza di blocco automatico dal treno ... chiedo inviare treno...". Il DM che riceve tale dispaccio, ancorché non sia giunto nel proprio PdS il treno rispetto al quale è stata richiesta la via libera, può concedere il proprio benessere con il dispaccio: "A distanza di blocco automatico dal treno autorizzo invio treno ". Con la trasmissione di quest'ultimo dispaccio l'inoltro di un treno in senso inverso resterà vincolato all'arrivo dell'ultimo treno inviato con il BA efficiente, per cui si è concessa l'autorizzazione, e tale condizione dovrà successivamente risultare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nel corrispondente dispaccio di via libera. I suddetti fonogrammi dovranno essere registrati per esteso sul mod. M. IOO/V L. Qualora, per variazioni alla successione dei treni o per altri motivi, non possa eccezionalmente essere utilizzato un benessere concesso per l'inoltro di un treno a seguito di altro a distanza di blocco automatico, il DM del PdS che ha ricevuto il predetto benessere deve chiederne l'annullamento con dispaccio e ricevere dispaccio di conferma .</p> <p>21. Durante le operazioni per l'inversione del BA con gli appositi dispositivi, può verificarsi che il blocco non si stabilizzi in nessuno dei due sensi. In tale evenienza, accertata, mediante intese telefoniche. l'incompleta inversione del BA, i DM interessati dovranno astenersi dall'effettuare ulteriori manipolazioni dei dispositivi di inversione, richiedendo immediatamente l'intervento dell' AM. La circolazione sul binario interessato deve essere regolata con il blocco telefonico in entrambi i sensi.</p> <p>22. In caso di mancato funzionamento del dispositivo di inversione, non è mai ammesso inviare treni nel senso di destra, sul binario interessato, senza aver provveduto ad interrompere alla normale circolazione il binario attiguo.</p> <p>23. In caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", effettuata la riattivazione del binario stesso con dispaccio, la circolazione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve essere regolata con il blocco telefonico.</p> <p>24. In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione 24. In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione/riattivazione e di inversione del BA, il DM interessato deve dare i necessari avvisi con dispaccio agli agenti di guardia dei PdS.</p> <p>25. Nelle stazioni munite di segnale imperativo di BA, le prescrizioni di cui al comma II vanno praticate a tutti i treni stradati sul binario di destra anche se il segnale imperativo di BA è a via libera. La conferma per il personale di macchina (pdm) della disposizione a via libera del segnale stesso a valle degli scambi è implicita nell'ordine di partenza. Il pdm è tenuto, dopo l'avviamento del treno, ad assicurarsi dell'effettiva disposizione a via libera del predetto segnale, fermando prontamente il treno qualora il segnale stesso presenti l'aspetto di via impedita. In caso di guasto del segnale imperativo di BA, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il BA è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo, con specifica prescrizione ("Siete autorizzato a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita"). Nel caso che il segnale imperativo di BA si disponga improvvisamente a via impedita, ed un treno si arresti oltre tale segnale, per la ripresa della corsa deve procedersi in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>analogia con quanto previsto per il caso d'improvvisa chiusura del segnale di partenza, di cui al precedente comma 6.</p> <p>26. Nel caso che durante la circolazione in entrambi i sensi su un solo binario sopravvenga il guasto contemporaneo dei dispositivi del dispositivo per l'uso promiscuo di un binario nei due sensi di circolazione e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione dei dispositivi o delle telecomunicazioni.</p> <p>27. A seguito dell'arresto ad un segnale permissivo disposto a via segnale impedita, il pdm, subito dopo la fermata, deve darne comunicazione telefonica al DM della successiva stazione. Il DM, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da uno o più treni precedenti quello fermo al segnale di blocco permissivo, ordinerà, con comunicazione non registrata, al pdm del treno fermo di prolungare la sosta fino a che il segnale si disponga a via libera, mantenendosi peraltro in contatto telefonico nel caso che il segnale stesso continuasse a rimanere a via impedita per un tempo notevole. Se invece il DM non è in grado di conoscere il motivo della disposizione a via impedita del segnale, ne darà comunicazione non registrata al pdm il quale, permanendo il segnale a via impedita, od in caso di guasto al telefono, di mancata risposta o di treni affidati al solo guidatore, nonché su determinate linee stabilite dall'Unità centrale competente ed indicate in orario, dopo trascorsi-tre minuti</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dall'arresto. riprenderà la corsa anche se il segnale permane a via impedita, attenendosi alle disposizioni del successivo comma.</p> <p>28. Il superamento a via impedita di un segnale permissivo disposto a via impedita impone al pdm la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, fino al primo segnale di 1^a categoria incontrato a via libera che non preavvisi un successivo segnale a via impedita. Durante il percorso con marcia a vista non occorrerà che il pdm arresti il treno ad altri segnali permissivi eventualmente incontrati a via impedita. Il pdm dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i P.L. protetti dai segnali permissivi superati a via impedita. anche se trattasi di segnali con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce fissa, lampeggiante o da considerarsi tale. Sulle linee attrezzate per la ripetizione continua dei segnali in macchina, il pdm non osserverà gli obblighi di marcia a vista solo nei casi specifici previsti dalle apposite Istruzioni per le apparecchiature installate a bordo dei rotabili.</p> <p>29. Il superamento a via impedita di un segnale con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce lampeggiante, impone al pdm, oltre all'osservanza degli obblighi di cui ai precedenti commi 27 e 28, di fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi, che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa con cautela e comunque senza superare i 30</p>					

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Km/h, dopo avere accertato la regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato.</p> <p>30. Per il superamento dei segnali di protezione e/o partenza a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, devono essere osservate le seguenti modalità. Il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località di servizio, mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure all'occorrenza, con il DC per avere informazioni. Qualora la località di servizio risulti impresenziata, il capotreno dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione successiva. Quest'ultimo, espletati gli eventuali accertamenti di competenza dovrà praticare al treno le seguenti prescrizioni:</p> <p>a) Segnale di protezione -Superate il segnale di protezione di disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante. Stazione di disabilitata e impresenziata.</p> <p>b) Segnale di partenza -Partite da con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante. Stazione di disabilitata e impresenziata.</p> <p>Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta, che protegge anche un raccordo in linea, il capotreno, trascorsi 3</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che praticherà al treno la prescrizione di seguito specificata: -Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera " P" da considerare accesa a luce lampeggiante. Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.</p>					
<p>ART. 4 ESERCIZIO NORMALE NELLE STAZIONI DISABILITATE</p> <p>1. In aggiunta alle norme di cui all' Art. 2, devono essere osservate quelle riportate nei commi seguenti.</p> <p>2. L'agente di guardia (AG) è autorizzato a richiedere e concedere il consenso per l'inversione del BA sul binario in esercizio, solo dopo aver ricevuto ed ottenuto analoghe richiesta e concessione di consenso rispettivamente dal PdS precedente e successivo abilitato. Analoghe condizioni di impianto sono realizzate qualora vi siano più PdS disabilitati consecutivi.</p> <p>3. Durante la disabilitazione degli impianti</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione</p>			<p>GI</p>	<p>La presenza o meno del regolatore della circolazione nelle località di servizio e la sua specifica qualifica non vengono più disciplinate in quanto ritenute di competenza del GI, nel rispetto del punto 1.5 del RCF.</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
dotati di segnale imperativo di BA, è ammesso istituire la circolazione sul binario di destra solo nei casi di interruzione accidentale. Per tali circostanze, le Unità periferiche interessate dovranno impartire le norme necessarie. Si dovrà comunque provvedere quanto prima all'abilitazione dell'impianto.	necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli. 1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.				
<p align="center">ART. 5 ANORMALITÀ E GUASTI NELLE STAZIONI DISABILITATE</p> <p>1. In aggiunta alle norme di pertinenza di cui all'Art. 3, devono essere osservate quelle riportate nei commi seguenti.</p> <p>2. L'AG deve sempre informare il DM interessato delle anomalie al BA rilevate.</p> <p>3. L'AG che non possa disporre a via libera il segnale di partenza e non abbia ricevuto il dispaccio d'istituzione del blocco telefonico, deve comportarsi come segue:</p> <p>a) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta libera. (indicazione di libero/occupato accesa a luce bianca) L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, PL, ecc.), dovrà praticare al treno, con il mod. M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento: - " Esiste via libera di blocco elettrico".</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le attività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta occupata, (indicazione di libero/occupato accesa a luce rossa)</p> <p>L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà praticare al treno, con il modulo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:</p> <p>- "Non esiste via libera, Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco n° (o al segnale di protezione della stazione di), rispettando le relative indicazioni" (il segnale da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione).</p> <p>4. Nel caso che l' AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco telefonico. deve regolarsi come segue:</p> <p>a) Ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza. Per il proseguimento dei treni debbono essere adottate le medesime procedure previste dal successivo punto b) nel caso in cui il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera.</p> <p>b) Non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza. Deve continuare a disporre a via libera il segnale di partenza. Nel caso in cui, per guasto successivo, il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera,</p>	<p>impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'agente stesso, esperiti gli accertamenti di competenza, indipendentemente dalla condizione di libero od occupato della sezione corrispondente, dovrà praticare al treno, con il mod. M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:</p> <p><i>-"Attenetevi alle altre prescrizioni del modulo M.40 D.L. (B.A.) in vostro possesso".</i></p> <p>Dovrà inoltre comunicare l'anormalità al DM che ha inoltrato il treno. Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell 'Allegato 1 è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto.</p> <p>5. Per il proseguimento di un treno che si sia fermato dopo aver superato il segnale di partenza disposti improvvisamente a via impedita. qualora la segnalazione del blocco mostri il bianco devono essere adottate le modalità previste al precedente comma 3 a). Qualora invece la segnalazione del blocco mostri il rosso, devono essere adottate le procedure di cui al precedente comma 3 b); dopo l'uscita del treno dalla sezione, se si accende la corrispondente indicazione di libero, il BA deve essere considerato automaticamente riattivato senza richiedere l'intervento dell' AM. Qualora l'anormalità si verifichi dopo che l'AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco telefonico, questi deve sempre adottare le procedure di cui al comma 4 b).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>6. In caso di guasto contemporaneo del blocco elettrico e delle telecomunicazioni la circolazione deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.</p> <p>7. Qualora, dopo l'istituzione del blocco telefonico fra le stazioni limitrofe interessate a seguito di indebita occupazione della sezione di BA a valle del segnale di partenza. l'AG rilevi lo spontaneo ripristino della condizione di "libero" della sezione, egli deve avvisare con dispaccio il DM della precedente stazione.</p> <p>Quest'ultimo, accertato che non esistono ulteriori impedimenti e purché non sia intervenuto l'AM, dovrà disporre senz'altro per la riattivazione del BA e per la cessazione dell'esercizio con il blocco telefonico.</p> <p>8, L'uso, da parte dell' AG, del tasto di soccorso per l'inversione del BA, nei casi in cui un circuito di BA è occupato o guasto, deve essere autorizzato con dispaccio dal DM interessato.</p> <p>9. Qualora su un tratto esercitato in entrambi i sensi su un solo binario non si possa far uso del dispositivo di inversione del senso della circolazione, per il proseguimento dei treni circolanti a destra, l'AG si comporterà in analogia con quanto previsto per la circolazione a sinistra, in regime di guasto del BA.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>ART. 6 RAPPORTI CON GLI AGENTI DELLA MANUTENZIONE. LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE APPARECCHIATURE DI</p>	<p>22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">BLOCCO</p> <p>1. I lavori di riparazione o di manutenzione debbono essere eseguiti in regime di interruzione di binario o di mod. M.45. Per l'esecuzione di lavori su enti che hanno influenza sul blocco automatico in regime di modo M.45, l' AM deve comunque specificare le sezioni di blocco interessate. Il modo M.45 deve essere, di regola, consegnato o trasmesso alla stazione che invia normalmente i treni nel senso di sinistra sul binario interessato, anche se tale stazione è disabilitata. Nel caso particolare in cui i lavori che hanno riflessi sul blocco automatico interessino la stazione che normalmente riceve i treni nel senso di sinistra, il mod. M.45 deve essere consegnato o trasmesso a tale stazione ed il DM, prima di controfirmarlo o autorizzare la firma, deve avvisare con dispaccio la stazione limitrofa abilitata.</p> <p>2. Il DM, dopo la controfirma del modo M.45a, dovrà trasmettere il dispaccio di riattivazione alla stazione limitrofa e ai posti intermedi eventualmente avvisati in precedenza.</p> <p>3. Nel caso che il modo M.45 od M.45a venga consegnato o e trasmesso all' AG di una stazione disabilitata, questi, dopo averne trasmesso verbalmente il contenuto al DM interessato, dovrà attendere l' autorizzazione a firmare il modulo stesso.</p> <p>4. Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste di dettaglio dall'istruzione per il</p>	<p>circolazione dei treni:</p> <p>a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto;</p> <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p>22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dalle Istruzioni per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a. Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, dovranno essere emanate a cura dell'Unità centrale competente e delle Unità periferiche interessate.</p>	<p>comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				
<p>Linee a doppio binario non banalizzate ART. 1 CARATTERISTICHE E FUNZIONI DEL BLOCCO AUTOMATICO</p> <p>1. Il sistema del blocco automatico (BA) assicura il distanziamento dei treni per mezzo di segnali di blocco comandati da dispositivi azionati dai treni stessi. Con l'attrezzatura del blocco automatico le linee, indicate nell'orario di servizio con apposito simbolo, vengono divise in sezioni di blocco di lunghezze diverse, ognuna protetta da segnali di I^a categoria.</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida.</p> <p>2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari</p>	M	I	GI	<p>Introdotta la procedura di condotta che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo.</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2. Quando nel tratto di linea compreso tra due stazioni esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di protezione della stazione successiva. Una sezione di blocco può essere anche delimitata, da uno o da entrambi i lati, dai segnali di altre località di servizio. Se nel tratto di linea compreso tra due stazioni esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali di blocco intermedi. Ogni segnale di blocco intermedio è preceduto ad opportuna distanza dal proprio segnale di avviso, che può essere isolato od accoppiato con il precedente segnale di I" categoria. Un segnale di blocco, quando è regolarmente disposto a via libera, garantisce che la sezione di blocco a valle, da esso protetta, è libera da treni.</p> <p>3. I segnali di partenza delle stazioni (segnali di blocco), sono normalmente a via impedita e per disporli a via libera occorre, treno per treno, l'intervento dell'operatore. In alcuni impianti sono previsti automatismi per l'invio dei comandi di itinerario. Essi si ridispongono a via impedita automaticamente quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</p> <p>4. I segnali di blocco intermedi che non proteggono passaggi a livello (P.L.) sono normalmente a via libera, si dispongono automaticamente a via impedita non appena il treno impegna la sezione e tornano a via libera quando esso è stato protetto dal segnale successivo. I segnali di</p>	<p>devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia.</p> <p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuata tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza . Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>blocco intermedi che proteggono P.L. si manovrano anch'essi automaticamente. ma sono normalmente a via impedita. Essi possono disporsi a via libera solo a condizione che esista il controllo di chiusura di tutti i P.L. da essi protetti, oltre che risulti libera la relativa sezione di blocco; si ridispongono a via impedita automaticamente, quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</p> <p>5. I segnali di blocco intermedi sono permissivi.</p> <p>Il carattere di permissività è fornito per mezzo di una tabella, posta sullo stante del segnale, recante una lettera "P" maiuscola. Sulla medesima tabella viene riportato il numero della sezione di blocco protetta dal segnale e la relativa progressiva chilometrica. Di regola, il segnale di blocco intermedio riferentesi ad un binario è ubicato alla stessa progressiva di quello che si riferisce all'altro binario. Il carattere di permissività può anche essere conferito temporaneamente ai segnali di partenza e di protezione di una località di servizio, mediante accensione della lettera "P" luminosa, che può essere a luce fissa o lampeggiante. Tale caratteristica viene richiamata con apposita annotazione sul fascicolo orario. Con la lettera "p" luminosa può essere conferita permissività a particolari segnali di BA aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.). Quando un segnale permissivo protegge P.L., sulla tabella indicante la</p>	<p>realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>permissività devono risultare. sotto alla lettera "P", le due lettere "P.L.". precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso quando essi sono più di uno. Tale indicazione non ha significato nel caso di segnale con permissività temporanea allorché questo non assume carattere di permissività.</p> <p>6. I segnali di blocco automatico, sia di stazione che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari. I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio. Sullo stante dei segnali di blocco delle stazioni viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti. Nelle stazioni di diramazione. le tabelle sono applicate dall' alto in basso, o da sinistra a destra. secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter"). I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio. Sullo stante dei segnali di blocco delle stazioni viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA</p>	<p>caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.4 Le indicazioni fornite da sistemi di segnalamento diversi devono essere congruenti tra loro nei tratti di sovrapposizione e nella transizione da un sistema all'altro. La velocità consentita dal sistema cessante non deve essere maggiore della velocità consentita dal sistema subentrante.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>protetti. Nelle stazioni di diramazione. le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra. secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").</p> <p>7. Le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco immediatamente a valle di un segnale di un posto di servizio, sono fornite tramite due segnalazioni luminose gemellate (una a luce bianca indicante che la sezione di blocco è libera ed una a luce rossa indicante che la sezione di blocco è occupata) che si manifestano sul quadro luminoso(Q.L.)dell'apparato di stazione, oppure su di uno speciale quadretto. Il segnale si può disporre a via libera quando la segnalazione luminosa mostra la luce bianca. Per la libertà e l'occupazione delle eventuali sezioni di blocco successive alla prima sono previste segnalazioni informative che non rivestono carattere di sicurezza.</p> <p>8. Le sezioni di BA sono costituite da circuiti di binario (c.d.b.) che possono essere alimentati a "correnti fisse" oppure a "correnti codificate" . Con il BA a "correnti</p>	<p>le DEL o le prescrizioni di movimento.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p> <p>8.19 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE attigui non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco, pertanto su tali linee ogni autorizzazione al movimento deve terminare in corrispondenza di un PdE.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fisse" si può rilevare l'informazione sullo stato di libero od occupato della via tramite l'aspetto dei segnali.</p> <p>Con il BA a "correnti codificate", possono essere trasmesse con continuità, a bordo dei rotabili equipaggiati con speciali apparecchiature di sicurezza, le informazioni inerenti al segnalamento laterale e a determinate condizioni della libertà della via (BA atto a consentire la ripetizione continua dei segnali in macchina). Le linee equipaggiate con il BA atto alla ripetizione continua dei segnali in macchina sono contraddistinte in orario da apposito segno convenzionale.</p>					
<p>ART. 2 ESERCIZIO NORMALE</p> <p>1. Le due segnalazioni luminose gemellate forniscono l'indicazione dell'esistenza o meno della via libera di blocco. È accesa la luce bianca quando la sezione di blocco proietta dal segnale di partenza è libera e l'ultimo treno transitato è stato regolarmente protetto dal segnale di protezione della successiva stazione o, nel caso in cui il tratto di linea sia diviso in più sezioni di blocco, dal successivo segnale di PBA. Quando invece la sezione è occupata, oppure per un treno precedente non si è verificata la suddetta condizione di protezione, l'indicazione di libero/occupato mostra la luce rossa ed i segnali di partenza che comandano l'ingresso nella sezione stessa non possono essere disposti a via libera. L'occupazione della sezione avviene quando il treno</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impegna la sezione stessa: l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso. Quando il treno ha superato completamente il successivo segnale ed è stato da esso protetto. l'indicazione di libero/occupato si riaccende a luce bianca.</p> <p>2. soppresso</p>	<p>dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				
<p>3. Nelle consegne scritte fra operatori che si succedono in servizio dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del BA è regolare, oppure quali irregolarità siano eventualmente in atto.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			GI	
<p style="text-align: center;">ART.3 ANORMALITA'E GUASTI</p> <p>1. L'operatore che sia a conoscenza di anomalità al BA (segnalazione di occupato della prima o di sezioni di blocco successive, comunicazione dell'agente di guardia di una stazione disabilitata comunicazione del pdm ad un segnale permissivo disposto a via impedita, ecc.) deve, salvo quanto specificato al</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>13.1 Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalità che determinino</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>successivo capoverso, richiedere subito l'intervento dell'agente della manutenzione (AM), ed avvisare il Dirigente Centrale (DC), ove esista. L'operatore potrà astenersi dal richiedere subito l'intervento dell'AM, se è presumibile che la permanenza a via impedita di un segnale di blocco sia dipesa da fatti momentanei di circolazione (superamento da parte di un treno di un segnale permissivo di blocco a via impedita per treno precedente in sezione, tardata concessione di consensi agenti sui segnali di blocco, ecc) Permanendo l'anormalità. l'operatore dovrà richiedere l'intervento dell' AM. I mancati funzionamenti del BA dovranno essere annotati sul modo M.125a.</p>	<p>criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p>				
<p>2. Quando la segnalazione luminosa del blocco mostra il bianco, ma il segnale di partenza relativo alla sezione interessata non si dispone a via libera, il BA deve essere considerato efficiente. L'operatore deve dare ai treni i necessari avvisi per la partenza con segnale di blocco a via impedita.</p> <p>3. Qualora la segnalazione luminosa del blocco mostri indebitamente il rosso, l'operatore dovrà far partire i treni con segnale disposto a via impedita consegnando ad essi le necessarie prescrizioni.</p> <p>4. Quando entrambe le segnalazioni luminose del blocco sono spente, il BA deve essere considerato efficiente se il relativo segnale di partenza si dispone a via</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>libera.</p> <p>5. In caso di anormalità al BA, il segnale di partenza della stazione, ogni qualvolta sia possibile, dovrà essere sempre disposto a via libera.</p>					
<p>6. Per il proseguimento di un treno che si sia fermato dopo aver superato il segnale di partenza disposti improvvisamente a via impedita. qualora la segnalazione del blocco mostri il bianco devono essere adottate le modalità previste al precedente comma 2. Qualora invece la segnalazione del blocco mostri il rosso, devono essere adottate le procedure di cui ai successivi commi 7 (circolazione con blocco telefonico) o 8 (circolazione senza blocco telefonico); dopo l'uscita del treno dalla sezione, se si accende la corrispondente segnalazione bianca, il BA deve essere considerato automaticamente riattivato senza richiedere l'intervento dell'AM.</p> <p>7. La circolazione dei treni deve essere sempre regolata con il blocco telefonico, nei seguenti casi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) lavori di manutenzione/riparazione interessanti il BA in regime di mod. M.45; 2) guasto dell'unica sezione di BA esistente tra due stazioni abilitate; 3) circolazione a binario unico. <p>8. Il blocco telefonico deve essere istituito previa intese verbali fra i Dirigenti Movimento (DM) delle stazioni attigue interessate. Il DM deve avvisare le eventuali stazioni disabilitate interposte con il</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia 	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>seguinte dispaccio: "Circolazione treni sul binario (pari o dispari) fra e regolata con blocco telefonico dopo passaggio treno Treni avvisati".</p> <p>9. In regime di blocco telefonico, qualora i segnali di partenza di una stazione disabilitata non debbano disporsi a via libera (emissione di mod. M,45 interessante il BA). il DM interessato dovrà trasmettere all'AG il seguente dispaccio: " Per treni (pari o dispari) non aprite segnale di partenza".</p> <p>10. In regime di blocco telefonico, ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando il modulo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni relative al distanziamento, di: a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino alla successiva stazione abilitata interessata. Nel caso di lavori di manutenzione al blocco, ai treni deve essere prescritto che il blocco elettrico non funziona fra le due stazioni che delimitano il tratto interessato dai lavori, anche se disabilitate o impresenziate; b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali: c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;</p>	<p>a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.</p> <p>Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del Mod. M40 D.L. (BA), anche la seguente prescrizione: "Osservare le cautele di cui all'articolo 48/7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera "p" accesa a luce fissa o lampeggiante".</p> <p>11. Nei casi diversi da quelli di cui al precedente comma 7, i DM interessati dovranno regolare la circolazione senza istituire il blocco telefonico.</p> <p>In caso di guasto della sezione di BA immediatamente a valle del segnale di partenza, il DM interessato, esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare al treno il modulo M.40 D.L. (B.A.) praticando, in aggiunta alle altre eventuali occorrenti per la partenza a via impedita. la prescrizione di marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale permissivo (o fino al segnale di protezione della successiva stazione, qualora qucls3 sia disabilitata ed esista una sola sezione di blocco), salvo la ricezione di un codice in linea, sulle linee attrezzate con ripetizione segnali, da cui dovrà essere presa norma per il prosieguo della marcia. Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell'</p>	<p>concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p> <p>11.6. Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Allegato I è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto del blocco.</p> <p>12. La ripresa della circolazione con il solo BA, dopo l'istituzione del blocco telefonico, può avvenire in uno dei seguenti modi:</p> <p>a) previa intese verbali fra i DM delle stazioni corrispondenti interessate, qualora la sezione a valle del segnale di partenza si ripristini spontaneamente e non sia intervenuto l' AM;</p> <p>b) previo benestare scritto dell' AM, in tutti gli altri casi.</p> <p>In ambedue i casi, la cessazione del regime del blocco telefonico istituito tra due stazioni è subordinata a specifico dispaccio scambiato fra i DM delle stazioni interessate, con la seguente formula: "Da questo momento cessa esercizio con blocco telefonico sul binario ...(pari o dispari) fra e ". Il suddetto dispaccio deve essere esteso anche alle eventuali stazioni disabilitate interposte.</p> <p>13. Analoga procedura di cui al punto a) del precedente comma 12 non è consentita in caso di indebita occupazione e di successivo una sezione ripristino spontaneo di una sezione di blocco intermedia, quando fra stazioni interessate sia in atto il distanziamento con blocco telefonico.</p>	<p>mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				
<p>14. In caso di interruzione di un binario, qualora i treni debbano essere istradati sul binario rimasto in esercizio nel senso illegale, la circolazione sul binario stesso deve essere regolata con il regime del blocco telefonico. Ai treni percorrenti il binario nel</p>	<p>2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari</p>	M	I	GI	<p>La circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato è ammessa, solo in caso di eventi improvvisi che</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sensu legale, se il BA è efficiente. nessuna prescrizione deve essere consegnata e, se fra due stazioni esistono più sezioni di blocco, è consentito il loro distanziamento con il BA. 11 DM della stazione interessata, prima di licenziare un treno a seguito di altro precedentemente inviato nello stesso senso, in cui il BA è efficiente, deve rivolgersi al DM della successiva stazione con il dispaccio:</p> <p>"A distanza di blocco automatico dal treno chiedo inviare treno".</p> <p>Il DM che riceve tale dispaccio, ancorché non sia giunto nella propria stazione il treno rispetto al quale è stata richiesta la via libera, può concedere il proprio benestare con il dispaccio:</p> <p>"A distanza di blocco automatico dal treno.... autorizzo invio treno ...".</p> <p>Con la trasmissione di quest' ultimo dispaccio l'inoltro di un treno in senso illegale resterà vincolato all'arrivo dell'ultimo treno inviato, con il BA efficiente, in senso legale, per cui si è concessa l'autorizzazione e tale condizione dovrà successivamente risultare nel corrispondente dispaccio di via libera. I suddetti fonogrammi dovranno essere registrati per esteso sul mod. M.100/VL. Qualora, per variazioni alla successione dei treni o per altri motivi, non possa eccezionalmente essere utilizzato un benestare concesso per l'inoltro di un treno a seguito di altro a distanza di blocco automatico, il DM della stazione che ha ricevuto il predetto benestare deve chiederne l'annullamento con dispaccio e</p>	<p>devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia.</p> <p>14.1. La circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quella per cui il binario è attrezzato è ammessa solo in caso di eventi improvvisi che impediscono il transito sul binario previsto al fine di consentire ai treni già in circolazione di superare il tratto interessato dall'anormalità.</p> <p>14.2. La circolazione in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato deve essere gestita in modo da assicurare ad ognuno dei treni inviati il tratto di via libera concesso in uso esclusivo e protetto da indebiti accessi di altri veicoli mettendo inoltre in atto i necessari provvedimenti di sicurezza di cui al precedente punto 11.</p>				<p>impediscono il transito sul binario previsto, al fine di consentire ai treni già in circolazione di superare il tratto interessato dall'anormalità.</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ricevere dispaccio di conferma.</p> <p>15. Dopo la circolazione a binario unico, la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, deve avvenire mantenendo, in aggiunta al BA, il regime di blocco telefonico per il primo treno in entrambi i sensi.</p>					
<p>16. Nel caso di guasto dei BA con istituzione del blocco telefonico, quando fra le due stazioni estreme della tratta soggetta al guasto si riabilita una stazione, la circolazione dovrà continuare ad essere regolata con il regime del blocco telefonico solo tra le stazioni che delimitano il tratto effettivamente interessato al guasto. Nei restanti tratti le stazioni interessate potranno riprendere d'iniziativa il normale esercizio con BA. Spetta al DM che deve inoltrare il primo treno dopo la riabilitazione della interposta stazione, rilevare, dalle indicazioni delle apparecchiature e dagli avvisi ricevuti, la possibilità di riprendere il normale esercizio con BA fino alla limitrofa stazione abilitata, notificando a questa e ad eventuali posti intermedi, la cessazione del blocco telefonico con il dispaccio di cui al comma 12.</p> <p>17. Nel caso particolare in cui la località di servizio che delimita le tratte esercitate con diversi sistemi di blocco elettrico sia un posto di blocco intermedio (P.b.i.), coincidente o meno con stazione disabilitata, qualora si verifichi il guasto di un sistema di blocco, che comporti l'istituzione del blocco telefonico, dovrà</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>			<p>GI</p>	<p>La presenza o meno del regolatore della circolazione nelle località di servizio e la sua specifica qualifica non vengono più disciplinate in quanto ritenute di competenza del GI, nel rispetto del punto 1.5 del RCF. Pertanto in caso di guasti al sistema di segnalamento valgono le norme previste al p.to 11 del nuovo RCF.</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>considerarsi fuori servizio anche l'altro. Ai treni dovranno essere fornite le necessarie prescrizioni utilizzando i moduli previsti per il sistema esistente su ciascuna tratta.</p> <p>18. Nel caso in cui, essendo stato o dovendo essere istituito il blocco telefonico, si verifichi il guasto contemporaneo delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.</p> <p>19. Su determinate linee indicate nell'orario di servizio, il passaggio di un treno nel senso illegale provoca la disposizione a via impedita dei segnali relativi a detto binario, i quali permangono in tale posizione fino al passaggio di un altro treno nel senso legale. Pertanto quest'ultimo treno che troverà segnali a via impedita, dovrà essere inoltrato, oltre che con il blocco telefonico, con prescrizione di non rispettare i segnali di blocco a via impedita. Su tali linee non è ammesso il distanziamento con BA dei treni susseguentisi in senso legale sull'unico binario rimasto in esercizio con la procedura di cui al comma 14.</p> <p>20. Su determinate linee indicate nell'orario di servizio, il primo treno che deve circolare dopo che l'AM ha notificato l'avvenuta riparazione del guasto del BA, deve essere distanziato con il blocco telefonico, considerandosi il BA ancora inefficiente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>21. A seguito dell'arresto ad un segnale permissivo disposto a via impedita. il personale di macchina (pdm), subito dopo la fermata, deve darne comunicazione</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; 	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>telefonica al DM della successiva stazione. Il DM, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da uno o più treni precedenti quello fermo al segnale di blocco permissivo, ordinerà, con comunicazione non registrata, al pdm del treno fermo di prolungare la sosta fino a che il segnale si disponga a via libera, mantenendosi peraltro in contatto telefonico nel caso che il segnale stesso continuasse a rimanere a via impedita per un tempo notevole. Se invece il DM non è in grado di conoscere il motivo della disposizione a via impedita del segnale, ne darà comunicazione non registrata al pdm il quale, permanendo il segnale a via impedita, od in caso di guasto al telefono, di mancata risposta o di treni affidati al solo guidatore, nonché su determinate linee stabilite dall' Unità centrale competente ed indicate in orario, dopo trascorsi tre minuti dall'arresto, riprenderà la corsa anche se il segnale permane a via impedita, attenendosi alle disposizioni del successivo comma.</p> <p>22. Il superamento a via impedita di un segnale permissivo disposto a via impedita impone al pdm la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, fino al primo segnale di 1ª categoria incontrato a via libera che non preavvisi un successivo segnale a via impedita. Durante il percorso con marcia a vista non occorrerà che il pdm arresti il treno ad altri segnali permissivi eventualmente incontrati a via impedita. Il pdm dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>e) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente</p>				<p>iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i P.L. protetti dai segnali permissivi superati a via impedita, anche se trattasi di segnali con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce fissa, lampeggiante o da considerarsi tale. Sulle linee attrezzate per la ripetizione continua dei segnali in macchina, il pdm non osserverà gli obblighi di marcia a vista solo nei casi specifici previsti dalle apposite Istruzioni per le apparecchiature installate a bordo dei rotabili.</p> <p>23. Il superamento a via impedita di un segnale con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce lampeggiante impone al pdm, oltre all'osservanza degli obblighi di cui ai precedenti commi 21 e 22. di fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoli, che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h, dopo avere accertato la regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato.</p> <p>24. Per il superamento dei segnali di protezione e/o partenza a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, devono essere osservate le seguenti modalità. Il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località di servizio, mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure, all'occorrenza, con il DC per avere</p>	<p>circolato;</p> <p>f) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatoli di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatoli deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatoli;</p> <p>g) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>h) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoli, di cui alle lettere b) e c) del</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>informazioni. Qualora la località di servizio risulti impresenziata, il capotreno dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione successiva. Quest'ultimo, espletati gli eventuali accertamenti di competenza dovrà praticare al treno le seguenti prescrizioni:</p> <p>a) Segnale di protezione Superate il segnale di protezione di disposto a via impedita con lettera "1" da considerare accesa a luce lampeggiante. Stazione di disabilitata e impresenziata.</p> <p>b) Segnale di partenza Partite da con segnale disposto a via impedita con lettera "p" da considerare accesa a luce lampeggiante. Stazione di disabilitata e impresenziata.</p> <p>Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta, che protegge anche un raccordo in linea, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che praticherà al treno la prescrizione di seguito • specificata: - Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.</p> <p>Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che</p>	<p>precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p> <p>11.6. Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.					
<p align="center">ART.4 ESERCIZIO NORMALE NELLE STAZIONI DISABILITATE</p> <p>1. Per le norme di circolazione valgono le disposizioni dell'Art. 2.</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			GI	
<p align="center">ART. 5 ANORMALITÀ E GUASTI NELLE STAZIONI DISABILITATE</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. In aggiunta alle norme di pertinenza di cui all'Art. 3, devono essere osservate quelle riportate nei commi seguenti.</p> <p>2. L'agente di guardia (AG) deve sempre informare il DM interessato delle anomalie al BA rilevate.</p> <p>3. L'AG che non possa disporre a via libera il segnale di partenza e non abbia ricevuto il dispaccio d'istituzione del blocco telefonico, deve comportarsi come segue:</p> <p>a) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta libera. (Indicazione di libero/occupato accesa a luce bianca). L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà praticare al treno, con il modo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative alle varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al di stanziamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Esiste via libera di blocco elettrico". <p>b) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta occupata. (Indicazione di libero/occupato accesa a luce rossa) L'AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L. ecc.). dovrà praticare al treno, con il modo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Non esiste via libera. Procedete con 	<p>delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le attività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco n° (o al segnale di protezione della stazione di), rispettando le relative indicazioni" (il segnale da indicare è quello che termina la sezione di blocco attigua alla stazione).</p> <p>4. Nel caso che l'AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco telefonico, deve regolarsi come segue:</p> <p>a) Ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza. Per il proseguimento dei treni debbono essere adottate le medesime procedure previste dal successivo punto b) nel caso in cui il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera.</p> <p>b) Non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza. Deve continuare a disporre a via libera il segnale di partenza. Nel caso in cui, per guasto successivo, il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera, l'agente stesso, esperiti gli accertamenti di competenza, indipendentemente dalla condizione di libero od occupato della sezione corrispondente, dovrà praticare al treno, con il modulo M.40 D.L. (B.A.) in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento: -"Attenetevi alle altre prescrizioni del modulo M.40 D.L. (B.A.) in vostro possesso". Dovrà inoltre comunicare l'anormalità al DM che ha inoltrato il treno. Ai fini di una</p>	<p>- deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>più immediata individuazione delle procedure. nell'Allegato I è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto.</p> <p>5. Per il proseguimento di un treno che si sia fermato dopo aver superato il segnale di partenza disposti improvvisamente a via impedita. qualora la segnalazione del blocco mostri il bianco devono essere adottate le modalità previste al precedente comma 3 a). Qualora invece la segnalazione del blocco mostri il rosso, devono essere adottate le procedure di cui al precedente comma 3 b); dopo l'uscita del treno dalla sezione, se si accende la corrispondente indicazione di libero, il BA deve essere considerato automaticamente riattivato senza richiedere l'intervento dell' AM. Qualora l'anormalità si verifichi dopo che l'AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco telefonico, questi deve sempre adottare le procedure di cui al comma 4 b).</p> <p>6. In caso di guasto contemporaneo del blocco elettrico e delle telecomunicazioni la circolazione deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.</p> <p>7. Qualora, dopo l'istituzione del blocco telefonico fra le stazioni limitrofe interessate a seguito di indebita occupazione della sezione di BA a valle del segnale di partenza. l'AG rilevi lo spontaneo ripristino della condizione di "libero" della sezione, egli deve avvisare con dispaccio il DM della precedente stazione.</p> <p>Quest'ultimo, accertato che non esistono</p>					

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
ulteriori impedimenti e purché non sia intervenuto l'AM, dovrà disporre senz'altro per la riattivazione del BA e per la cessazione dell'esercizio con il blocco telefonico.					
<p align="center">ART.6 RAPPORTI CON GLI AGENTI DELLA MANUTENZIONE. LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE APPARECCHIATURE DI BLOCCO.</p> <p>1. I lavori di riparazione o di manutenzione debbono essere eseguiti in regime di interruzione di binario o di modo M.45. Per l'esecuzione di lavori su enti che hanno influenza sul blocco automatico in regime di modo M.45, l'AM deve comunque specificare le sezioni di blocco interessate. Il modo M.45 deve essere, di regola, consegnato o trasmesso alla stazione che invia normalmente i treni sul binario interessato, anche se tale stazione è disabilitata. Nel caso particolare in cui i lavori che hanno riflessi sul blocco automatico interessino la stazione che normalmente riceve i treni, il modo M.45 deve essere consegnato o trasmesso a tale stazione ed il DM, prima di controfirmarlo o autorizzarne la firma, deve avvisare con dispaccio la stazione limitrofa abilitata.</p> <p>2. Il DM, dopo la controfirma del modo M.45a, dovrà trasmettere il dispaccio di riattivazione alla stazione limitrofa e ai posti intermedi eventualmente avvisati in precedenza.</p> <p>3. Nel caso che il modo M.45 od M.45a venga consegnato o trasmesso all' AG di</p>	<p>22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto; b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, <p>devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>una stazione disabilitata, questi, dopo averne trasmesso verbalmente il contenuto al DM interessato, dovrà attendere l'autorizzazione a firmare il modulo stesso.</p> <p>4. Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dalle Istruzioni per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2-. Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, dovranno essere emanate a cura dell'Unità centrale competente e delle Unità periferiche interessate.</p>	<p>dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p>22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				
<p>Linee a semplice binario ART. 1 CARATTERISTICHE E FUNZIONI DEL BLOCCO AUTOMATICO</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e</p>	M	I	GI	<p>Introdotta la funzione di protezione della marcia dei treni, l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. Il sistema del blocco automatico (BA) assicura il distanziamento dei treni per mezzo di segnali di blocco comandati da apparecchiature azionate dai treni stessi. Con l'attrezzatura del blocco automatico le linee, indicate nell'orario di servizio con apposito simbolo, vengono divise in sezioni di blocco di lunghezze diverse, ognuna protetta da segnali di 1ª categoria.</p> <p>2. Il tratto di linea compreso tra due stazioni è costituito da una sezione di blocco unica per ciascun senso di marcia dei treni e delimitata dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di protezione della stazione successiva. Una sezione di blocco può essere anche delimitata, da uno o da entrambi i lati, dai segnali di altre località di servizio. In alcuni casi nel tratto di linea compreso tra due località di servizio esistono più sezioni di blocco, delimitate, da uno o da entrambi i lati, da segnali di blocco intermedio. Tali casi sono disciplinati dalle Unità centrali e periferiche interessate e riportate nelle istruzioni di dettaglio. Un segnale di blocco, quando è regolarmente disposto a via libera, garantisce che la sezione di blocco a valle è libera da treni.</p> <p>3. I segnali di partenza delle stazioni (segnali di blocco). sono normalmente a via impedita e per disporli a via libera occorre, treno per treno, l'intervento dell'operatore. In alcuni impianti sono previsti automatismi per l'invio dei comandi di itinerario. Essi si ridispongono a via impedita automaticamente quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</p>	<p>dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia.</p> <p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuata tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza . Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati</p>				<p>iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo.</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4. I segnali di blocco intermedi che non proteggono passaggi a livello (P.L.) sono normalmente a via libera. si dispongono a via impedita non appena il treno impegna la sezione e tornano automaticamente a via libera quando esso è stato protetto dal segnale successivo. I segnali di blocco intermedi che proteggono P.L. si manovrano anch'essi automaticamente. ma sono normalmente a via impedita. Essi possono disporsi a via libera solo a condizione che esista il controllo di chiusura di tutti i P.L. da essi protetti, oltre che risulti libera la relativa sezione di blocco; si ridispongono a via impedita automaticamente, quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</p> <p>5. I segnali di blocco intermedi sono permissivi. Il carattere di permissività è fornito per mezzo di una tabella. posta sullo stesso stante del segnale, recante una lettera " P" maiuscola. Sulla medesima tabella viene riportato il numero della sezione di blocco protetta dal segnale e la relativa progressiva chilometrica. Di regola, il segnale di blocco intermedio riferentesi ad un senso è ubicato alla stessa progressiva di quello che si riferisce all'altro senso. Il carattere di permissività può anche essere conferito temporaneamente ai segnali di partenza e di protezione di una località di servizio. mediante accensione della lettera "P" luminosa, che può essere a luce fissa o lampeggiante. Tale caratteristica viene richiamata con apposita annotazione sul fascicolo orario.</p>	<p>nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Con la lettera " p" luminosa, può essere conferita permissività a particolari segnali di BA aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.). Quando un segnale permissivo protegge P.L. sulla tabella indicante la permissività devono risultare, sotto la lettera "P", le due lettere " P.L.", precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso quando essi sono più di uno. Tale indicazione non ha significato nel caso di segnale con permissività temporanea allorché questo non assume carattere di permissività.</p> <p>6. I segnali di blocco automatico, sia di stazione che intermedi, sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari nel senso pari e dispari nel senso dispari. I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio . Sullo stante dei segnali di blocco delle stazioni viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti. Nelle stazioni di diramazione. le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a</p>	<p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.4 Le indicazioni fornite da sistemi di segnalamento diversi devono essere congruenti tra loro nei tratti di sovrapposizione e nella transizione da un sistema all'altro. La velocità consentita dal sistema cessante non deve essere maggiore della velocità consentita dal sistema subentrante.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>monte, con l'aggiunta della dicitura " bis" (oppure "ter").</p> <p>7. Le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco immediatamente a valle di un segnale di un posto di servizio, sono fornite tramite due segnalazioni luminose gemellate (una a luce bianca indicante che la sezione di blocco è libera ed una a luce rossa indicante che la sezione di blocco è occupata) che si manifestano sul quadro luminoso (Q.L.) dell'apparato di stazione, oppure su di uno speciale quadretto. La segnalazione luminosa bianca è una condizione richiesta per la disposizione a via libera del segnale.</p> <p>8. Sul Q.L., per ogni direzione, le segnalazioni relative all'orientamento del blocco sono costituite da due frecce orientate in senso inverso; si accendono a luce bianca congiuntamente nelle due stazioni limitrofe (senso di partenza e libertà di blocco nell'una e senso di arrivo nell'altra), con la presa di senso da parte della stazione da cui il treno parte. Le frecce si illuminano a luce bianca fissa quando il blocco è correttamente orientato nel senso per cui è pervenuto il consenso, sia automaticamente, sia per azionamento manuale dell'apposito tasto. In condizioni di riposo (nessuna richiesta di presa di senso in atto e blocco in condizione di libero"), le segnalazioni sono spente.</p> <p>9. Per ogni direzione di partenza esiste, sul banco di manovra, un tasto per la presa e la stabilizzazione del senso del blocco,</p>	<p>all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p> <p>8.19 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE attigui non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco, pertanto su tali linee ogni</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>qualora l'operazione non fosse realizzata automaticamente con la formazione dell'itinerario. Il tasto, una volta utilizzato, deve essere riportato nella posizione normale solo dopo che il treno ha abbandonato l'itinerario.</p> <p>10. Le sezioni di BA sono costituite da circuiti di binario (c.d.b.) che, di regola, sono alimentati a "correnti fisse", Nel caso particolare in cui il BA sia con c.d.b. alimentati a "correnti codificate", valgono specifiche norme riportate nelle istruzioni di dettaglio. Con il BA a "correnti fisse" si può rilevare l'informazione sullo stato di libero od occupato della via tramite l'aspetto dei segnali. Con il BA a "correnti codificate" possono essere trasmesse, con continuità, a bordo dei rotabili equipaggiati con speciali apparecchiature di sicurezza, le informazioni inerenti al segnalamento laterale oppure a determinate condizioni della libertà della via (BA atto a consentire la ripetizione continua dei segnali in macchina). Le linee equipaggiate con il BA atto alla ripetizione continua dei segnali in macchina sono contraddistinte in orario da apposito segno convenzionale.</p>	<p>autorizzazione al movimento deve terminare in corrispondenza di un PdE.</p>				
<p>ART. 2 ESERCIZIO NORMALE</p> <p>1. Con la formazione dell'itinerario di partenza si effettua automaticamente sia la richiesta che la presa di senso del blocco. Negli apparati ACEI, la presa di senso avviene con la registrazione dell'itinerario, negli altri tipi di apparato con l'azionamento dell'organo di manovra del</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di partenza, La presa di senso è subordinata alla verifica automatica delle necessarie condizioni di apparato e della libertà della sezione di blocco. L'avvenuta presa di senso si manifesta con l'accensione a luce bianca della freccia di cui all'Art. 1/8, nelle due stazioni delimitanti la tratta. L'accensione a luce bianca della freccia di senso per la partenza cumula anche la condizione di libertà della sezione e costituisce via libera di blocco solo a condizione che il senso del blocco venga stabilizzato con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure a mezzo dell' apposito tasto di bloccamento manuale.</p> <p>2. Dopo la stabilizzazione del senso del blocco per la partenza della stazione richiedente, restano inibiti gli itinerari di partenza nella stazione limitrofa, per il senso opposto fino alla liberazione provocata dal treno.</p> <p>3. In caso di mancata partenza del treno per il quale era stata effettuata la presa di senso, questa si annulla automaticamente, con la liberazione del punto origine o finale per gli apparati ACEI, con la ridisposizione normale dell' organo di manovra del segnale per gli altri tipi di apparato. Quando la presa di senso è stata effettuata dall'operatore che presenzia il posto a mezzo del tasto manuale, se ne potrà ottenere l'annullamento riportando il tasto in posizione di riposo. Negli impianti con apparati centrali elettrici ad itinerari (ACEI) di tipo semplificato predisposti per il</p>	<p>segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>telecomando, l'annullamento della presa di senso è sempre subordinato all'azionamento del tasto di liberazione artificiale del punto di origine (TI), anche dopo l'eventuale spegnimento della freccia di senso.</p> <p>4. L'occupazione del senso e della sezione avviene quando il treno impegna, con il primo asse, l'ultimo c.d.b. di stazione in uscita verso la linea: sul Q.L. della stazione di partenza l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso e contemporaneamente si spegne la freccia di senso.</p> <p>5. Sul Q.L. della stazione limitrofa con l'occupazione del BA, si verifica quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso; - resta accesa la freccia di senso fino alla liberazione della sezione di blocco. <p>6. Quando il treno in arrivo libera con l'ultimo asse il primo c.d.b. di stazione in ingresso, liberando la sezione di blocco, sul Q.L. di entrambe le stazioni limitrofe alla detta sezione di blocco, le indicazioni di libero/occupato si riaccendono a luce bianca; sul Q.L. della stazione di arrivo, inoltre, si spegne la freccia di senso. In tali condizioni l'apparato è in grado di consentire una nuova richiesta di senso con la procedura precedentemente descritta, per l'invio di un altro treno a seguito od in senso contrario.</p> <p>7. soppresso</p> <p>8. Nelle consegne scritte fra operatori che si</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>succedono in servizio dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del BA è regolare, oppure quali irregolarità siano eventualmente in atto.</p> <p>9.Per gli impianti già esistenti aventi caratteristiche particolari continuano a valere le specifiche disposizioni e norme previste nelle istruzioni di dettaglio</p>					
<p>Art. 3 ANORMALITA' E GUASTI</p> <p>1. L'operatore che sia a conoscenza di anomalità al BA (segnalazione di occupato della sezione di blocco, comunicazione dell'A.G. di una stazione disabilitata, ecc.) deve, salvo quanto specificato al successivo capoverso, richiedere subito l'intervento dell' agente della manutenzione (AM), ed avvisare il Dirigente Centrale (DC), ove esista. L'operatore potrà astenersi dal richiedere subito l'intervento dell'A.M., se è presumibile che la permanenza a via impedita di un segnale di blocco sia dipesa da fatti momentanei di circolazione (tardata concessione di consensi agenti sui segnali di blocco, ecc.). Permanendo l'anormalità, l'operatore dovrà richiedere l'intervento dell'A.M.. I mancati funzionamenti del BA dovranno essere annotati sul mod. M.125a.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>13.1 Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalità che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p>			GI	
<p>2. Quando sul Q.L. è accesa la freccia di senso del BA ma il segnale di partenza comandato non si dispone a via libera, l'operatore deve provvedere, nel caso in cui l'accensione della freccia sia stata</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ottenuta automaticamente con la formazione dell'itinerario, alla stabilizzazione del senso di blocco a mezzo dell'apposito tasto di bloccamento manuale e quindi dare i necessari avvisi ai treni per la partenza con segnale a via impedita, come è stabilito dalle norme regolamentari, ritenendo efficiente il BA agli effetti del distanziamento.</p> <p>3. In caso di spegnimento di entrambe le lampade dell'indicazione di libero/occupato, il BA può essere considerato efficiente se è accesa a luce fissa la freccia di senso.</p> <p>4. Nel caso in cui resti spenta la freccia di senso, il BA deve essere considerato efficiente se il segnale di partenza si dispone a via libera: l'operaio della manutenzione deve essere avvisato e deve essere praticata la relativa annotazione sul modo M.125a.</p> <p>5. In caso di mancata accensione della freccia di senso a seguito della formazione dell'itinerario, questa si potrà tentare di ottenere con l'azionamento del tasto manuale.</p> <p>6. La mancata accensione della freccia di senso, o il suo spegnimento, con la contemporanea disposizione del segnale a via impedita, determinano l'inefficienza del BA: pertanto, la circolazione del treno, dovrà essere regolata con il blocco telefonico.</p>	<p>località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				
<p>7. Per il proseguimento di un treno che si sia fermato dopo aver superato il segnale di partenza disposti improvvisamente a via</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta non riprende</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impedita, qualora la freccia di senso del blocco sia accesa devono essere adottate le modalità previste al precedente comma 2. Qualora invece la freccia di senso del blocco sia spenta, devono essere adottate le procedure di cui al successivo comma 8 (circolazione con blocco telefonico); dopo l'uscita del treno dalla sezione, se si accende la corrispondente indicazione di libero, il BA deve essere considerato automaticamente riattivato senza richiedere l'intervento dell' AM.</p> <p>8. La circolazione dei treni deve essere sempre regolata con il blocco telefonico nei seguenti casi: 1) lavori di manutenzione/riparazione del BA in regime di mod. M.45; 2) guasto del BA.</p> <p>9. Il blocco telefonico deve essere istituito previa intese verbali fra i Dirigenti Movimento (DM) delle stazioni attigue interessate. Il DM deve avvisare le eventuali stazioni disabilite interposte con il seguente dispaccio: "Circolazione treni fra ... e ... regolata con blocco telefonico dopo passaggio treno Treni avvisati"</p> <p>10. In regime di blocco telefonico, qualora i segnali di partenza di una stazione disabilitata non debbano disporsi a via libera (emissione di mod. M.45 interessante il BA), il DM interessato dovrà trasmettere all' AG il seguente dispaccio: "Per treni ... (pari o dispari) non aprite segnale di partenza".</p> <p>11. In regime di blocco telefonico, ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando il modulo M40 D.L. (B.A.). in</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato: a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del</p>				<p>mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni relative al distanziamento, di:</p> <p>a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino alla successiva stazione abilitata interessata. Nel caso di lavori di manutenzione al blocco, ai treni deve essere prescritto che il blocco elettrico non funziona fra le due stazioni che delimitano il tratto interessato dai lavori, anche se disabilitate o impresenziate;</p> <p>b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;</p> <p>c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;</p> <p>d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di " P" lampeggiante . Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata ai treni dovrà essere praticata. utilizzando le righe in bianco nel Mod. M40 D.L. (BA), anche la seguente prescrizione: -"Osservate le cautele di cui all' articolo 48/7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera "P" accesa a luce fissa o lampeggiante".</p> <p>12. La ripresa della circolazione con il solo</p>	<p>treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>BA. dopo l'istituzione del blocco telefonico può avvenire in uno dei seguenti modi:</p> <p>a) previe intese verbali fra i DM delle stazioni corrispondenti interessate. qualora la sezione di BA si ripristini spontaneamente, e non sia intervenuto l'AM:</p> <p>b) previo benestare scritto dell'AM. in tutti gli altri casi.</p> <p>In ogni caso, la cessazione del regime del blocco telefonico istituito tra due stazioni è subordinata a specifico dispaccio scambiato fra i DM delle stazioni interessate, con la seguente formula: "Da questo momento cessa esercizio con blocco telefonico fra •••, e •••• ". Il suddetto dispaccio deve essere esteso anche alle eventuali stazioni disabilitate interposte.</p> <p>13. Nel caso di guasto del BA quando fra le due stazioni estreme della tratta soggetta al guasto si riabilita una stazione, la circolazione dovrà continuare ad essere regolata con il regime del blocco telefonico solo tra le stazioni che delimitano il tratto effettivamente interessato al guasto. Nel restanti tratti le stazioni interessate potranno riprendere d'iniziativa il normale esercizio con BA . Spetta al DM che deve inoltrare il primo treno dopo la riabilitazione della interposta stazione rilevare, dalle indicazioni delle apparecchiature e dagli avvisi ricevuti, la possibilità di riprendere il normale esercizio con BA fino alla limitrofa stazione abilitata, notificando a questa e ad eventuali posti intermedi, la cessazione del blocco telefonico con il dispaccio di cui al comma 12.</p>	<p>deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p> <p>11.6. Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>14. Nel caso particolare in cui la località di servizio che delimita le tratte esercitate con diversi sistemi di blocco elettrico sia un posto di blocco intermedio (P.b.i.), coincidente o meno con stazione disabilitata, qualora si verifichi il guasto di un sistema di blocco, che comporti l'istituzione del blocco telefonico, dovrà considerarsi fuori servizio anche l'altro. Ai treni dovranno essere fornite le necessarie prescrizioni utilizzando i moduli previsti per il sistema di circolazione esistente su ciascuna tratta.</p> <p>15. Nel caso in cui si verifichi il guasto contemporaneo del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.</p> <p>16. A seguito dell'arresto ad un segnale permissivo disposto a via impedita, il personale di macchina (pdm), subito dopo la fermata, deve darne comunicazione telefonica al DM della successiva stazione. Il DM, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da uno o più treni precedenti quello fermo al segnale di blocco permissivo, ordinerà, con comunicazione non registrata, al pdm del treno fermo di prolungare la sosta fino a che il segnale si disponga a via libera, mantenendosi peraltro in contatto telefonico nel caso che il segnale stesso continuasse a rimanere a via impedita per un tempo notevole. Se invece il DM non è in grado di conoscere il motivo della</p>					

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disposizione a via impedita del segnale, ne darà comunicazione non registrata al pdm il quale, permanendo il segnale a via impedita, od in caso di guasto al telefono, di mancata risposta o di treni affidati al solo guidatore, nonché su determinate linee stabilite dall'Unità centrale competente ed indicate in orario, dopo trascorsi tre minuti dall'arresto, riprenderà la corsa anche se il segnale permane a via impedita, attenendosi alle disposizioni del successivo comma.</p> <p>17. Il superamento a via impedita di un segnale superando la velocità di 30 Km/h, fino al primo segnale di 1ª categoria incontrato a via libera che non preavvisi un successivo segnale a via impedita. Durante il percorso con marcia a vista non occorrerà che il pdm arresti il treno ad altri segnali permissivi eventualmente incontrati a via impedita. Il pdm dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i P.L. protetti dai segnali permissivi superati a via impedita, anche se trattasi di segnali con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce fissa, lampeggiante o da considerarsi tale. Sulle linee attrezzate per la ripetizione continua dei segnali in macchina, il pdm non osserverà gli obblighi di marcia a vista solo nei casi specifici previsti dalle apposite Istruzioni per le apparecchiature installate a bordo dei rotabili.</p> <p>18. Il superamento a via impedita di un segnale con permissività "I" luminosa</p>					

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>temporanea con lettera "P" a luce lampeggiante impone al pdm, lampeggiante oltre all'osservanza degli obblighi di cui ai precedenti commi 16 e 17, di fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi, che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa con cautela e comunque senza superare i 30 Kmlh dopo avere accertato la regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato.</p> <p>19. Per il superamento dei segnali di protezione e/o partenza a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, devono essere osservate le seguenti modalità. Il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, deve accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località di servizio, mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima o con la stazione successiva oppure, all'occorrenza, con il DC per avere informazioni. Qualora la località di servizio risulti impresenziata, il capotreno dovrà comunicare in ogni caso con il Dirigente della stazione successiva. Quest'ultimo, espletati gli eventuali accertamenti di competenza dovrà praticare al treno le seguenti prescrizioni:</p> <p>a) Segnale di protezione</p> <ul style="list-style-type: none"> - Superate il segnale di protezione di disposto a via impedita con lettera ""P" da considerare accesa a luce lampeggiante. - Stazione di disabilitata e impresenziata. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) Segnale di partenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partite da con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante. - Stazione di disabilitata e impresenziata. <p>Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta, che protegge anche un raccordo in linea, il capotreno, trascorsi 3 minUli dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che praticherà al treno la prescrizione di seguito specificata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante. <p>Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;">ART. 4</p> <p style="text-align: center;">ESERCIZIO NORMALE NELLE STAZIONI DISABILITATE</p> <p>1. Per le norme di circolazione valgono le disposizioni dell' Art. 2.</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p>			GI	<p>La presenza o meno del regolatore della circolazione nelle località di servizio e la sua specifica qualifica non vengono più disciplinate in quanto ritenute di competenza</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>				del GI, nel rispetto del punto 1.5 del RCF
<p>ART. 5 ANORMALITÀ E GUASTI NELLE STAZIONI DISABILITATE</p> <p>1. In aggiunta alle norme di pertinenza di cui all' Art. 3, devono essere osservate quelle riportate nei commi seguenti.</p> <p>2. L'agente di guardia (AG) deve sempre informare il DM interessato delle anomalie al BA rilevate.</p> <p>3. L' AG che non possa disporre a via libera il segnale di partenza e non abbia ricevuto il dispaccio d'istituzione del blocco telefonico deve comportarsi come segue:</p> <p>a) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta libera e la freccia di senso è accesa. L'AG, eseguiti gli</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza. P.L., ecc.). dovrà praticare al treno. con il modo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all' itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al di stanziamento:</p> <p>-"Esiste via libera di blocco elettrico". Nel caso di mancata accensione della freccia di senso il blocco deve considerarsi inefficiente e devono essere adottate le medesime procedure previste nell'ipotesi in cui la sezione di blocco risulti occupata.</p> <p>b) La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta occupata oppure risulta libera con la freccia di senso spenta.</p> <p>L' AG, eseguiti gli accertamenti e le operazioni di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.). dovrà praticare al treno, con il modo M.40 D.L. (B.A.), in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento:</p> <p>"Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco n° (o al segnale di protezione della stazione di), rispettando le relative indicazioni" (il segnale da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione).</p> <p>4. Nel caso che l'AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco</p>	<p>tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>telefonico, deve regolarsi come segue:</p> <p>a) Ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza. Per il proseguimento dei treni debbono essere adottate le medesime procedure previste dal successivo punto b) nel caso in cui il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera.</p> <p>b) Non ha ricevuto il dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza. Deve continuare a disporre a via libera il segnale di partenza. Nel caso in cui, per guasto successivo, il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera, l'agente stesso, esperiti gli accertamenti di competenza, indipendentemente dalla condizione di libero od occupato della sezione corrispondente, dovrà praticare al treno, con il modulo M40 D.L. (B.A.) in aggiunta alle prescrizioni relative all'itinerario di partenza e ad altre varie eventualmente occorrenti, la seguente prescrizione relativa al distanziamento: "Attenetevi alle altre prescrizioni del modulo M.40 D.L. (B.A.) in vostro possesso". Dovrà inoltre comunicare l'anormalità al DM che ha inoltrato il treno. Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure, nell'Allegato I è riportato lo schema operativo relativo ai casi di guasto.</p> <p>5. Per il proseguimento di un treno che si sia fermato dopo aver superato il segnale di partenza disposti improvvisamente a via impedita, qualora la freccia di senso del blocco sia accesa devono essere adottate le modalità previste al precedente comma</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3 a). Qualora invece la freccia di senso del blocco sia spenta, devono essere adottate le procedure di cui al precedente comma 3 b): dopo l'uscita del treno dalla sezione, se si accende la corrispondente indicazione di libero, il BA deve essere considerato automaticamente riattivato senza richiedere l'intervento dell' AM. Qualora l'anormalità si verifichi dopo che l' AG abbia ricevuto il dispaccio di istituzione del blocco telefonico, questi deve sempre adottare le procedure di cui al comma 4 b).</p> <p>6. In caso di guasto contemporaneo del blocco elettrico e delle telecomunicazioni la circolazione deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.</p> <p>7. Qualora, dopo l'istituzione del blocco telefonico fra le stazioni limitrofe interessate a seguito di indebita occupazione della sezione di BA, l' AG rilevi lo spontaneo ripristino della condizione di "libero" della sezione, egli deve avvisare con dispaccio il DM della precedente stazione. Quest'ultimo, accertato che non esistono ulteriori impedimenti e purché non sia intervenuto l' AM, dovrà disporre senz'altro per la riattivazione del BA e per la cessazione dell'esercizio con il blocco telefonico .</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;">ART. 6 RAPPORTI CON GLI AGENTI DELLA MANUTENZIONE. LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE</p>	<p>22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DELLE APPARECCHIATURE DI BLOCCO.</p> <p>1.1 I lavori di riparazione o di manutenzione possono essere eseguiti in regime di interruzione di binario o di modo M.45. Per l'esecuzione di lavori su enti che hanno influenza sul blocco automatico in regime di modo M.45, l'AM deve comunque specificare le sezioni di blocco interessate. Il DM, prima di firmare il modo M.45, deve sempre avvisare con dispaccio la stazione limitrofa abilitata.</p> <p>2. Il DM, dopo la controfirma del modo M.45a, dovrà trasmettere il dispaccio di riattivazione alla stazione limitrofa e ai posti intermedi eventualmente avvisati in precedenza.</p> <p>3. Nel caso che il modo M.45 od M.45a venga consegnato o trasmesso all' AG di una stazione disabilitata, questi, dopo averne trasmesso verbalmente il contenuto al DM interessato, dovrà attendere l'autorizzazione a firmare il modulo stesso,</p> <p>4. Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2. Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, dovranno essere emanate a cura dell'Unità centrale competente e delle Unità periferiche interessate,</p>	<p>circolazione dei treni:</p> <p>a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto;</p> <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p>22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				
<p>SINGOLI IMPIANTI IN TELECOMANDO Linee a doppio binario banalizzate ART. 1 CARATTERISTICHE E FUNZIONI DEL BLOCCO AUTOMATICO</p> <p>1. Il sistema del blocco automatico (BA) assicura il distanziamento dei treni per mezzo di segnali di blocco comandati da dispositivi azionati dai treni stessi. Con l'attrezzatura del blocco automatico le linee, indicate nell'orario di servizio con apposito simbolo, vengono divise in sezioni di blocco di lunghezze diverse, ognuna</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo.</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>protetta da segnali di 1ª categoria.</p> <p>2. Quando nel tratto di linea compreso tra due stazioni esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di protezione della stazione successiva. Una sezione di blocco può essere anche delimitata, da uno o da entrambi i lati, dai segnali di altri posti di servizio (bivio, posto di comunicazione, posto di movimento). Se nel tratto di linea compreso tra due posti di servizio (PdS) esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali di blocco intermedi. Ogni segnale di blocco intermedio è preceduto ad opportuna distanza dal proprio segnale di avviso, che può essere isolato od accoppiato con il precedente segnale di 1ª categoria. Un segnale di blocco, quando è regolarmente disposto a via libera, garantisce che la sezione di blocco a valle, da esso protetta, è libera da treni. In alcuni casi, il tratto di linea, nel senso di circolazione a destra, può essere costituito da un'unica o da un limitato numero di sezioni di blocco, benché nel senso opposto di sinistra, sul medesimo binario, esso sia diviso in più sezioni.</p> <p>3. I segnali di blocco dei PdS sono normalmente a via impedita e per disporli a via libera occorre, treno per treno, l'intervento dell'operatore. In alcuni impianti sono previsti automatismi per l'invio dei comandi di itinerario. Essi si ridispongono a via impedita automaticamente quando il</p>	<p>devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia.</p> <p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuata tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno impegna la sezione da essi protetta.</p> <p>4. I segnali di blocco intermedi aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) ed i relativi avvisi, nonchè quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali di blocco intermedi ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di orientamento del BA. I segnali di blocco intermedi che non proteggono passaggi a live llo (P.L.) sono normalmente a via libera. si dispongono automaticamente a via impedita non appena il treno impegna la sezione e tornano a via libera quando esso è stato protetto dal segnale successivo. I segnali di blocco intermedi che proteggono P.L., si manovrano anch'essi automaticamente, ma sono normalmente a via impedita. Essi possono disporsi a via libera solo a condizione che esista il controllo di chiusura di tutti i P.L. da essi protetti, oltre che risulti libera la relativa sezione di blocco; si ridispongono a via impedita automaticamente, quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</p> <p>5. I segnali di blocco intermedi sono permissivi. Il carattere di permissività è fornito per mezzo di una tabella, posta sullo stante del segnale, recante una lettera "p" maiuscola. Sulla medesima tabella viene riportato il numero della sezione di blocco protetta dal segnale e la relativa progressiva chilometrica. Di regola, il segnale di blocco intermedio riferentesi ad</p>	<p>realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>un binario è ubicato alla stessa progressiva di quello che si riferisce all'altro binario nel senso inverso. Il carattere di permissività può anche essere conferito temporanea, mediante accensione della lettera "P" luminosa, che può essere a luce fissa o lampeggiante, a particolari segnali di BA aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi. ecc.). Tale caratteristica viene richiamata con apposita annotazione in orario. Quando un segnale permissivo protegge P.L., sulla tabella indicante la permissività devono risultare, sotto alla lettera "P", le due lettere "PL", precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso quando essi sono più di uno. Tale indicazione non ha significato nel caso di segnale con permissività temporanea allorché questo non assume carattere di permissività.</p> <p>6. Soppresso</p> <p>7. I segnali di blocco automatico, sia dei PdS che intermedi sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari. I numeri dei posti di blocco automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio. I PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei PBA dello stesso binario relativi al senso di circolazione a sinistra, con l'aggiunta della lettera "d". Sullo stante dei segnali di blocco dei PdS viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti sul</p>	<p>caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.4 Le indicazioni fornite da sistemi di segnalamento diversi devono essere congruenti tra loro nei tratti di sovrapposizione e nella transizione da un sistema all'altro. La velocità consentita dal sistema cessante non deve essere maggiore della velocità consentita dal sistema subentrante.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>binario di sinistra. Nei PdS di diramazione, le tabelle sono applicate dal 'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. Nel caso particolare in cui il segnale comandi esclusivamente un itinerario per il binario di destra. viene riportata l'indicazione del PBA protetto su tale binario. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa. Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").</p> <p>8. Sul quadro luminoso (Q.L.) il senso del blocco è rappresentato da due frecce direzionali luminose. poste su l tracciato del binario interessato. orientate in senso inverso. E' accesa a luce bianca fissa quella corrispondente al senso di marcia in atto, mentre è spenta quella relativa al senso inverso. Quando è in alto un comando di inversione del senso del blocco, lampeggia la freccia direzionale relativa al senso del blocco da stabilire e si spegne quella relativa al senso precedentemente in atto.</p> <p>9. Le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco immediatamente a valle di un segnale di un PdS, sono fornite tramite due segnalazioni luminose gemellate (una a luce bianca indicante che la sezione di</p>	<p>le DEL o le prescrizioni di movimento.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p> <p>8.19 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE attigui non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco, pertanto su tali linee ogni autorizzazione al movimento deve terminare in corrispondenza di un PdE.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>blocco è libera ed una a luce rossa indicante che la sezione di blocco è occupata) che si manifestano sul Q.L. dell'apparato di stazione, oppure su di uno speciale quadretto. Il segnale si può disporre a via libera quando la segnalazione luminosa mostra la luce bianca. Per la libertà e l'occupazione delle eventuali sezioni di blocco successive alla prima sono previste segnalazioni informative che non rivestono carattere di sicurezza.</p> <p>10. Le sezioni di BA sono costituite da circuiti di binario (c.d. b.) che possono essere alimentati a "correnti fisse" oppure a "correnti codificate". Con il BA a "correnti fisse" si può rilevare l'informazione sullo stato di libero od occupato della via tramite l'aspetto dei segnali. Con il BA a "correnti codificate" possono essere trasmesse, con continuità, a bordo dei rotabili equipaggiati con speciali apparecchiature di sicurezza, le informazioni inerenti al segnalamento laterale oppure a determinate condizioni della libertà della via (BA atto a consentire la ripetizione continua dei segnali in macchina). Le linee equipaggiate con il BA atto alla ripetizione continua dei segnali in macchina sono contraddistinte in orario da apposito segno convenzionale.</p> <p>11. Per l'uso promiscuo di un binario nei due sensi di marcia, è necessario invertire il senso di orientamento del BA sul binario medesimo. Per eseguire tale operazione nel posto comando e nel posto satellite esistono appositi dispositivi. Il dispositivo da utilizzare in caso di posto satellite</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. /2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presenziato è dotato di organi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del BA.</p>					
<p>ART. 2 ESERCIZIO NORMALE</p> <p>1. Nel posto satellite, le due segnalazioni luminose gemellale forniscono l'indicazione dell'esistenza o meno di via libera di blocco. E' accesa la luce bianca quando la sezione di blocco protetta dal segnale di partenza è libera e l'ultimo treno transitato è stato regolarmente protetto dal segnale di protezione della successiva stazione o nel caso in cui il tratto di linea sia diviso in più sezioni di blocco, dal successivo segnale di PBA. Quando invece la sezione è occupata, oppure per un treno precedente non si è verificata la suddetta condizione, l'indicazione di libero occupato mostra la luce rossa ed i segnali di partenza che comandano l'ingresso nella sezione stessa non possono essere disposti a via libera. L'occupazione della sezione avviene quando il treno impegna la sezione stessa: l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso. Quando il treno ha superato completamente il successivo segnale ed è stato da esso protetto, l'indicazione di libero/occupato si riaccende a luce bianca.</p> <p>2. L'esistenza della condizione di blocco relativa al posto satellite non è mai accertabile dal posto comando. La disposizione a via libera dei segnali di blocco del posto satellite garantisce la via</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere 			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>libera di blocco elettrico.</p> <p>3. L'inversione del BA avviene mediante l'intervento del DM del posto comando sull'apposito dispositivo. L'azionamento del dispositivo di inversione del BA non è efficace se non sono liberi, sul binario interessato, i c.d.b. del BA. Per l'esclusione dalla circolazione di un binario è previsto un apposito dispositivo denominato di "fuori servizio" (f.s.). Un binario escluso dalla circolazione per mezzo del dispositivo del "fuori servizio" può essere riattivato mediante azionamento del medesimo dispositivo con cui è stata effettuata l'esclusione.</p> <p>4. La circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o "marcia parallela", avviene quando i treni utilizzano il BA orientato nel medesimo senso su entrambi i binari della linea. Salvo casi particolari, le linee ove è attuata la marcia parallela sono attrezzate, sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra, con sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT) o, almeno, con BA a correnti codificate atto a consentire la ripetizione dei segnali in macchina. L'adozione della circolazione con marcia parallela è subordinata a specifica autorizzazione delle Unità periferiche ed è ammessa alle condizioni previste dalle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate.</p> <p>4 bis. Sulle linee ove non è consentita la marcia parallela non è ammesso, con l'eccezione del caso di un treno arrestatosi in linea per guasto, inoltrare i treni nel senso</p>	<p>preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di circolazione a destra se non è stato interrotto il binario di sinistra.</p> <p>4 ter. Salvo casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente, non è consentita la circolazione con il BA orientato nel senso di destra su entrambi i binari.</p> <p>5. soppresso.</p>					
<p>6. Nelle consegne scritte fra operatori che si succedono in servizio dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del BA è regolare, ovvero quali irregolarità siano eventualmente in atto.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			GI	
<p style="text-align: center;">ART. 3 ANORMALITÀ E GUASTI</p> <p>1. Verificandosi anomalie al BA, il Dirigente Movimento (DM) del posto comando dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione (AM). I mancati funzionamenti del BA dovranno essere annotati sul mod. M.125a.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>13.1 Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalie che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione. a.</p>			GI	
<p>2. Quando la segnalazione luminosa del blocco mostra il bianco, ma il segnale di partenza relativo alla sezione interessata non si dispone a via libera, il BA deve essere considerato efficiente. L'operatore deve</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dare ai treni i necessari avvisi per la partenza con segnale di blocco a via impedita.</p> <p>3. Qualora la segnalazione luminosa del blocco mostri indebitamente il rosso, l'operatore dovrà far partire i treni con segnale disposto a via impedita, consegnando ad essi le necessarie prescrizioni.</p> <p>4. Quando entrambe le segnalazioni luminose del blocco sono spente, il BA deve essere considerato efficiente se il relativo segnale di partenza si dispone a via libera.</p> <p>5. In tutti i casi di anormalità al BA, il segnale di blocco, ogni qualvolta sia possibile, dovrà essere sempre disposto a via libera.</p> <p>6. Quando il segnale di blocco del posto satellite, in regime di telecomando, non si dispone a via libera il BA deve essere considerato guasto, a meno che l'esistenza della via libera di blocco non venga accertata da un agente sul posto.</p> <p>7. Quando non è utilizzabile il BA, nella tratta tra posto comando e posto satellite la circolazione deve essere regolata autonomamente dal DM del posto comando.</p>	<p>località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				
<p>8. DM del posto comando prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera, procurandosi all'occorrenza il giunto dell'ultimo treno che ha circolato, nei seguenti casi:</p> <p>l) lavori di manutenzione/riparazione interessanti il BA in regime di modulo M.45;</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi 	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo.</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2) guasto del BA con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario; 3) mancata inversione del BA; 4) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario</p> <p>9. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 8, il DM del posto comando dovrà distanziare i treni senza procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta. In caso di guasto della sezione di BA immediatamente a valle del segnale di partenza del posto comando O in caso di partenza con segnale a via impedita dal posto satellite. esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà praticare al treno, utilizzando rispettivamente il modulo M.40 D.L. (B.A.) o M.40 TELECOM (B.A.), in aggiunta alle altre eventuali occorrenti per la partenza a via impedita. la prescrizione di marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h fino al successivo segnale permissivo (o fino al segnale di protezione del posto satellite o del posto comando, qualora esista una sola sezione di blocco fra due PdS), salvo la ricezione di un codice in linea, sulle linee attrezzate con ripetizione segnali, da cui dovrà essere presa norma per il prosieguo della marcia. Il DM del posto comando dovrà evitare di far circolare più di un treno alla volta nella sezione protetta dal segnale di partenza, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto comando.</p> <p>10. In caso di distanziamento dei treni con il regime del "giunto", ai treni ai treni dovranno essere sempre praticate,</p>	<p>di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>utilizzando gli appositi moduli, in aggiunta a quelle eventualmente occorrenti per l'itinerario di partenza ed altre varie, le prescrizioni, relative al distanziamento, di:</p> <p>a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino al successivo posto interessato;</p> <p>b) Non tenere conto dei segnali di blocco intermedi permissivi eventualmente presenti nella tratta, salvo quelli che proteggono P.L. e quelli che proteggono raccordi escludendo la ripetizione dei segnali;</p> <p>c) Marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;</p> <p>d) Osservare le cautele previste dall'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di "P" lampeggiante.</p> <p>Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco nel Mod. M40 D.L. (BA), anche la seguente prescrizione:</p> <p>- "Osservate le cautele di cui all'articolo 48/7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera " P" accesa a luce fissa o lampeggiante".</p> <p>11. Qualora la partenza di un treno dal posto satellite dovesse avvenire con segnale disposto a via impedita, anche in caso di blocco regolarmente orientato ed efficiente, oltre alle prescrizioni occorrenti, va dato avviso al treno del binario sul quale</p>	<p>località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>verrà istradato con l'apposita prescrizione del mod.M40 TELEC(<i>dovete istradarvi sul binario ...sinistra/destra</i>). Tale prescrizione non occorre nel caso di partenza con segnale di avvio acceso a luce fissa.</p> <p>12. Nella tratta fra posto satellite e successiva stazione abilitata la circolazione dei treni dovrà essere regolata secondo le norme previste per le linee a dirigenza locale senza singoli impianti in telecomando, tenendo presente che qualora esistano le condizioni per cui il distanziamento dei treni può avvenire senza l'istituzione del blocco telefonico. il DM del posto comando osserverà le procedure di pertinenza di cui al comma 9.</p> <p>13. Il DM del posto comando, nei casi di cui ai commi 8 e 12, al fine di consentire la partenza dei treni o concedere la via libera, di giunto dovrà procurarsi, se necessario, il giunto del treno nel posto satellite, o, se più conveniente, nella stazione successiva.</p> <p>14. Nel posto satellite le prescrizioni ai treni saranno notificate Modulo dal DM del posto comando mediante il modulo M40 TELEC. M.40. Le prescrizioni ai treni nelle stazioni posto comando e nelle stazioni abilitate limitrofe vengono comunicate con i moduli comuni.</p> <p>15. Nei moduli M40 D.L. (B. A.) emessi nella stazione posto comando e nell'altra stazione limitrofa abilitata dovrà essere sempre indicato il posto satellite come limite della tratta soggetta al guasto. Non è mai consentito esonerare i treni dal rispetto</p>	<p>dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p> <p>11.6. Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei segnali di protezione e partenza di un posto satellite con prescrizione emessa da stazione precedente, anche se coincidente con il posto comando. Nel caso di distanziamento con "giunto" sui moduli M.40 D,L. (B.A.) emessi dal posto comando, nella prescrizione dell'esistenza di via libera telefonica deve essere indicato il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta e il numero del dispaccio del relativo giunto che il DM si è procurato o, in caso di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario, per un treno da inviare in senso inverso, il numero del treno precedentemente ricevuto nel posto comando stesso.</p> <p>16. L'inversione del BA su un binario con uno o più circuiti di BA guasti è possibile, mediante l'impiego dell'apposito tasto di soccorso, solo se il posto satellite è presenziato. L'impiego del tasto di soccorso deve essere subordinato all'accertamento, da parte dei DM interessati, che l'ultimo treno inviato sul binario predetto abbia liberato la tratta.</p> <p>17. In caso di guasto del dispositivo di inversione del BA, la circolazione deve essere regolata nei due sensi secondo le norme del blocco guasto di cui al comma 8. Inoltre nella stazione posto comando e nella limitrofa abilitata, ai treni percorrenti il binario nel senso per il quale il BA è inefficiente il DM deve prescrivere con modulo M.40 D,L. le occorrenti prescrizioni. Nel posto satellite ai treni percorrenti il binario nel senso per il quale il BA è</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>inefficiente il DM del posto comando deve praticare le prescrizione occorrenti utilizzando il modulo M.40TELEC (B.A.). Nessuna prescrizione deve essere consegnata ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il BA è efficiente.</p> <p>18. In caso di mancato funzionamento del dispositivo di inversione, non è mai ammesso inviare treni nel senso di destra, sul binario interessato, senza aver provveduto ad interrompere alla normale circolazione il binario attiguo.</p> <p>19. In caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", la circolazione deve essere regolata, sul binario interessato, secondo le norme del blocco guasto, con distanziamento treni con il regime del "giunto".</p> <p>20. Nel caso in cui si verifichi il guasto contemporaneo del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.</p> <p>21. A seguito dell'arresto ad un segnale permissivo disposto a via impedita, il personale di macchina (pdm), subito dopo la fermata, deve darne comunicazione telefonica al DM della successiva stazione. Il DM, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da uno o più treni precedenti quello fermo al segnale di blocco permissivo, ordinerà, con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunicazione non registrata, al pdm del treno fermo di prolungare la sosta fino a che il segnale si disponga a via libera, mantenendosi peraltro in contatto telefonico nel caso che il segnale stesso continuasse a rimanere a via impedita per un tempo notevole. Se invece il DM non è in grado di conoscere il motivo della disposizione a via impedita del segnale, ne darà comunicazione non registrata al pdm il quale, permanendo il segnale a via impedita, od in caso di guasto al telefono, di mancata risposta o di treni affidati al solo guidatore, nonché su determinate linee stabilite dalle Unità centrali interessate ed indicate in orario, dopo trascorsi tre minuti dall'arresto, riprenderà la corsa anche se il segnale permane a via impedita, attenendosi alle disposizioni del successivo comma.</p> <p>22. Il superamento a via impedita di un segnale permissivo disposto a via impedita impone al pdm la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, fino al primo segnale di 1ª categoria incontrato a via libera che non preavvisi un successivo segnale a via impedita. Durante il percorso con marcia a vista non occorrerà che il pdm arresti il treno ad altri segnali permissivi eventualmente incontrati a via impedita. Il pdm dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i P.L. protetti dai segnali permissivi superati a via impedita, anche se trattasi di segnali con permissività temporanea con lettera " P" accesa a luce fissa,</p>					

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>lampeggiante o da considerarsi tale. Sulle linee attrezzate per la ripetizione continua dei segnali in macchina, il pdm non osserverà gli obblighi di marcia a vista solo nei casi specifici previsti dalle apposite Istruzioni per le apparecchiature installate a bordo dei rotabili</p> <p>23. Il superamento a via impedita di un segnale con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce lampeggiante, impone al pdm , oltre all'osservanza degli obblighi di cui ai precedenti commi 21 e 22, di fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi, che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h, dopo avere accertato la regolare disposizione dei deviatoi.</p> <p>24. Qualora ai segnali di protezione e partenza di un posto satellite sia stato conferito carattere di permissività, per il loro superamento a via impedita con lettera luminosa "P" spenta devono essere osservate le medesime procedure previste nel caso in cui agli stessi non fosse stato conferito il carattere di permissività. Per il superamento di un segnale di blocco intermedio, che protegge anche un raccordo in linea, a via impedita e con lettera "P" spenta, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che praticherà al treno la prescrizione di seguito specificata:</p> <p>- Proseguite dal PBA n° con segnale disposto a via impedita con lettera " P" da</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir /2012)</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>considerare accesa a luce lampeggiante. Per il superamento di un segnale di blocco intermedio permissivo a via impedita e con lettera "P" spenta che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, il capotreno, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà comunicare in ogni caso con il DM della stazione successiva che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.</p>					
<p>ART. 4 ESERCIZIO NORMALE CON POSTO SATELLITE •PRESEZIATO DA DIRIGENTE MOVIMENTO 1. Qualora un posto satellite fosse presenziato da DM, dovranno adottarsi le norme relative alla linea senza singoli impianti in telecomando.</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>				
<p>Art. 5 ANORMALITÀ E GUASTI CON POSTO SATELLITE PRESEZIATO DA DIRIGENTE MOVIMENTO</p> <p>1. Qualora un posto satellite fosse presenziato da DM, dovranno adottarsi le norme relative alla linea senza singoli impianti in telecomando.</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				
<p>ART. 6 ESERCIZIO NORMALE CON POSTO SATELLITE PREZENZIATO DA APPOSITO INCARICATO 1. In aggiunta alle norme di cui all' Art. 2, devono essere osservate quelle del comma seguente. 2. L'agente che presenzia il posto satellite è autorizzato ad utilizzare il dispositivo per l'inversione del BA sul binario interessato solo dopo avere ricevuto il teleconsenso o l'avviso verbale da parte del DM del posto</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
comando, a seconda che il posto sia in regime di "teleconsenso" o di "esclusione posto comando" (E/DPC).	<p>attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>				
<p align="center">ART.7 ANORMALITÀ E GUASTI CON POSTO SATELLITE PREZENZIATO DA APPOSITO INCARICATO</p> <p>1. In aggiunta alle norme di pertinenza di cui all'Art. 3, devono essere osservate quelle dei commi seguenti.</p> <p>2. L'agente che presenzia il posto satellite deve sempre informare il DM del posto comando delle anormalità al BA rilevate.</p> <p>3. In caso del guasto del BA spetta sempre al DM del posto comando provvedere al distanziamento dei treni, dettando all'Al le occorrenti prescrizioni sul modulo M. 40 TELEEC.</p> <p>4. L'uso, da parte dell' Al, del tasto di soccorso per l'inversione del BA, nei casi in cui un circuito di BA è occupato o guasto, deve essere autorizzato con dispaccio dal</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DM del posto comando.</p> <p>5. In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione/riattivazione di un binario e di inversione del BA, il DM del posto comando deve dare i necessari avvisi con dispaccio all' agente del posto satellite. Qualora il tratto di linea sia esercitato a binario unico e non si possa far uso del dispositivo per l'inversione del BA, il proseguimento dal posto satellite dei treni circolanti a destra avverrà in analogia con quanto previsto per la circolazione a sinistra in regime di guasto del BA.</p> <p>6. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione con segnale disposto a via impedita, l'agente che presenzia il posto dovrà confermare con dispaccio al DM del posto comando, l'avvenuta costituzione dell'itinerario, la presenza o meno delle condizioni di sicurezza relative al blocco, PL ed altri eventuali enti di linea. Il DM del posto comando, che dovrà considerare l'itinerario bloccato, disporrà per il movimento a via impedita, dettando all'agente sul posto le prescrizioni del mod. M. 40 TELEC che questi dovrà consegnare al treno.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				
<p align="center">Art.8 RAPPORTI CON GLI AGENTI DELLA MANUTENZIONE. LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE APPARECCHIATURE DI BLOCCO</p> <p>1. I lavori di riparazione o di manutenzione possono essere eseguiti in regime di</p>	<p>22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:</p> <p>a) occupazione con attrezzature, mezzi</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interruzione o di mod. M.45. Se i lavori riguardano enti che hanno influenza sul BA, sul mod. M.45 dovrà sempre essere indicata, oltre a tali enti, anche la sezione di BA interessata.</p> <p>2. Per l'esecuzione dei lavori nella tratta posto comando -posto satellite o posto satellite - successiva stazione abilitata deve essere interessato, se il posto satellite è telecomandato, il DM del posto comando; se il posto satellite è presenziato, devono essere osservate le norme previste per le linee a dirigenza locale senza singoli impianti in telecomando. considerando il DM del posto comando anche DM del posto satellite, nel caso in cui l'agente che presenza tale posto non sia un DM.</p> <p>3. Nel caso di posto satellite telecomandato, il DM del posto comando, prima che venga concessa l'autorizzazione per l'inizio dei lavori, dovrà sempre impartire il comando di inibizione apertura dei segnali interessati del posto satellite, che dovrà essere mantenuta fino al termine dei lavori.</p> <p>4. Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dalle Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a. Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, dovranno essere</p>	<p>o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto;</p> <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p>22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
emanate a cura dell'Unità centrale competente e delle Unità periferiche interessate.	<p>autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				
<p>Linee a semplice binario ART. 1 CARATTERISTICHE E FUNZIONI DEL BLOCCO AUTOMATICO</p> <p>1. Il sistema del blocco automatico (BA) assicura il distanziamento dei treni per mezzo di segnali di blocco comandati da dispositivi azionati dai treni stessi. Con l'attrezzatura del blocco automatico le linee, indicate nell'orario di servizio con apposito simbolo, vengono divise in sezioni di blocco di lunghezze diverse, ognuna protetta da segnali di 1ª categoria.</p> <p>2. Tra posto comando e posto satellite vi è un'unica sezione di blocco, delimitata dal</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di</p>	M	I	GI	Introdotta la procedura di condotta che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo.

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di partenza di un posto e dal segnale di protezione dell'altro. Un segnale di blocco, quando è regolarmente disposto a via libera, garantisce che la sezione di blocco a valle, da esso protetta, è libera da treni.</p> <p>3. I segnali di partenza delle stazioni (segnali di blocco), sono di normalmente a via impedita e per disporli a via libera occorre treno per treno, l'intervento dell'operatore. In alcuni impianti sono previsti automatismi per l'invio dei comandi di itinerario. Essi si ridispongono a via impedita automaticamente quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</p> <p>3 bis. Ai segnali di protezione dei posti satellite può essere conferito temporaneamente il carattere di permissività, mediante accensione della lettera "P" luminosa, che può essere a luce fissa o lampeggiante. Tale caratteristica viene richiamata con apposita annotazione sull'orario di servizio. Quando un segnale permissivo protegge P.L. sulla tabella indicante la permissività devono risultare, sotto la lettera "P", le due lettere "PL", precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso quando essi sono più di uno. Tale indicazione non ha significato nel caso di segnale con permissività temporanea allorché questo non assume carattere di permissività.</p> <p>4. I segnali di blocco automatico sono contraddistinti con numeri progressivi di tre cifre, pari nel senso pari e dispari nel senso dispari. I numeri dei posti di blocco</p>	<p>marcia.</p> <p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuata tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio. Sullo stante dei segnali di blocco delle stazioni viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti. Nelle stazioni di diramazione, le tabelle sono applicate dall'alto in basso, o da sinistra a destra, secondo il medesimo criterio utilizzato per la numerazione delle direzioni di inoltro. In particolari situazioni impiantistiche (segnalamento di partenza plurimo, consistente numero di linee diramate), tale tabella può essere omessa.</p> <p>5. Le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco sono fornite tramite due segnalazioni luminose gemellate (una a luce bianca indicante che la sezione di blocco è libera ed una a luce rossa indicante che la sezione di blocco è occupata) che si manifestano sul quadro luminoso (Q.L.) dell'apparato di stazione. La segnalazione luminosa bianca è una condizione richiesta per la disposizione a via libera del segnale.</p> <p>6. Sul Q.L., per ogni direzione, le segnalazioni relative all'orientamento del blocco sono costituite da due frecce orientate in senso inverso; si accendono a luce bianca congiuntamente nelle due stazioni limitrofe (senso di partenza e libertà di blocco nell'una e senso di arrivo nell'altra) con la presa di senso da parte della stazione interessata alla partenza del treno. Le frecce si illuminano a luce bianca fissa quando il blocco è correttamente orientato nel senso per cui è pervenuto il consenso, sia automaticamente, sia per</p>	<p>ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>azionamento manuale dell' apposito tasto. In condizioni di riposo (nessuna richiesta di presa di senso in atto e blocco in condizione di " libero"), le segnalazioni sono spente.</p> <p>7. Per ogni direzione di partenza esiste sul banco di manovra un Tasto per la presa e stabilizzazione del senso del blocco, qualora l'operazione non fosse realizzata automaticamente con la formazione dell'itinerario. Il tasto, una volta utilizzato, deve essere riportato nella posizione normale solo dopo che il treno ha abbandonato l' itinerario.</p> <p>8. Le sezioni di BA sono costituite da circuiti di binario (c.d.b.) che, di regola, sono alimentati a "correnti fisse". Nel caso particolare in cui il BA sia con c.d.b. alimentati a "correnti codificate", valgono specifiche norme riportate nelle istruzioni di dettaglio. Con il BA a "correnti fisse" si può rilevare l'informazione sullo stato di libero od occupato della via tramite l'aspetto dei segnali. Con il BA a "correnti codificate" possono essere trasmesse, con continuità, a bordo dei rotabili equipaggiati con speciali apparecchiature di sicurezza, le informazioni inerenti al segnalamento laterale oppure a determinate condizioni della libertà della via (BA alto a consentire la ripetizione continua dei segnali in macchina).</p>	<p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.4 Le indicazioni fornite da sistemi di segnalamento diversi devono essere congruenti tra loro nei tratti di sovrapposizione e nella transizione da un sistema all'altro. La velocità consentita dal sistema cessante non deve essere maggiore della velocità consentita dal sistema subentrante.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p> <p>8.19 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE attigui non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco, pertanto su tali linee ogni autorizzazione al movimento deve terminare in corrispondenza di un PdE.</p>				
<p>ART. 2 ESERCIZIO NORMALE</p> <p>1. L'esistenza della condizione di blocco relativa al posto satellite non è mai accertabile dal posto comando. La disposizione a via libera dei segnali di blocco del posto satellite garantisce la via libera di blocco elettrico.</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2. La presa di senso del blocco avviene automaticamente con la registrazione, da parte dell'apparato centrale del posto satellite, dei comandi di itinerario. La presa di senso è subordinata alla verifica automatica delle necessarie condizioni di apparato e della libertà della sezione di blocco. L'avvenuta presa di senso si manifesta con l'accensione a luce bianca della freccia di cui all'Art. 1/6, nei due posti delimitanti la tratta.</p> <p>L'accensione a luce bianca della freccia di senso per la partenza cumula anche la condizione di libertà della sezione e costituisce via libera di blocco solo a condizione che il senso del blocco venga stabilizzato con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure, in caso di posto satellite presenziato, a mezzo dell'apposito tasto di blocco a comando manuale.</p> <p>3. Dopo la stabilizzazione del senso del blocco per la partenza dal posto richiedente, nel posto limitrofo restano inibiti gli itinerari di partenza nel senso opposto fino alla liberazione provocata dal treno.</p> <p>4. In caso di mancata partenza del treno per il quale era stata effettuata la presa di senso, questa si annulla automaticamente con la liberazione del punto origine o finale.</p> <p>5, L'occupazione del senso e della sezione avviene quando il treno impegna, con il primo asse, l'ultimo c.d.b. di stazione in uscita verso la linea: sul Q.L. della stazione di partenza l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso</p>	<p>movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e contemporaneamente si spegne la freccia di senso.</p> <p>6. Sul Q.L. del posto limitrofo, con l'occupazione del BA si verifica quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso; - resta accesa la freccia di senso fino alla liberazione della sezione di blocco. <p>7. Quando il treno in arrivo libera con l'ultimo asse il primo c.d.b. di stazione in ingresso, liberando la sezione di blocco, sul Q.L. di entrambe le stazioni limitrofe alla detta sezione di blocco, le indicazioni di libero/occupato si riaccendono a luce bianca: sul Q.L. della stazione di arrivo, inoltre, si spegne la freccia di senso. In tali condizioni l'apparato è in grado di consentire una nuova richiesta di senso con la procedura precedentemente descritta, per l'invio di un altro treno a seguito od in senso contrario.</p> <p>8. soppresso</p> <p>9. Nelle consegne scritte fra operatori che si succedono in servizio dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del BA è regolare, oppure quali irregolarità siano eventualmente in atto.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;">ART. 3 ANORMALITÀ E GUASTI</p> <p>1. Verificandosi anomalie al BA, il Dirigente Movimento (DM) del posto comando dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione (AM). I mancati funzionamenti del BA dovranno essere</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
annotati sul mod. M.125a.	<p>dispositivi di sicurezza.</p> <p>13.1 Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalità che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p>				
<p>2. Quando sul Q.L. è accesa la freccia di senso del BA ma il segnale di partenza comandato non si dispone a via libera, l'operatore deve provvedere, nel caso in cui l'accensione della freccia sia stata ottenuta automaticamente con la formazione dell'itinerario, alla stabilizzazione del senso di blocco a mezzo dell'apposito tasto di bloccamento manuale e quindi dare i necessari avvisi ai treni per la partenza con segnale a via impedita, come è stabilito dalle norme regolamentari, ritenendo efficiente il BA agli effetti del distanziamento.</p> <p>3. In caso di spegnimento di entrambe le lampade dell'indicazione di libero/occupato, il BA può essere considerato efficiente se è accesa a luce fissa la freccia di senso.</p> <p>4. Nel caso in cui resti spenta la freccia di senso, il BA deve essere considerato efficiente se il segnale di partenza si dispone a via libera; l'operaio della manutenzione deve essere avvisato e deve essere praticata la relativa annotazione sul mod. M. 125a.</p> <p>5. In caso di mancata accensione della freccia di senso a seguito della formazione dell'itinerario, questa si potrà tentare di</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ottenere con l'azionamento del tasto manuale.</p> <p>6. La mancata accensione della freccia di senso. o il suo spegnimento. con la contemporanea disposizione del segnale a via impedita. determinano l'inefficienza del BA.</p> <p>7. Quando il segnale di blocco del posto satellite, in regime di telecomando, non si dispone a via libera, il BA deve essere considerato guasto, a meno che l'esistenza della via libera di blocco non venga accertata da un agente sul posto.</p>					
<p>8. Quando non è utilizzabile il BA nella tratta tra posto comando e posto satellite la circolazione deve essere regolata autonomamente dal DM del posto comando.</p> <p>9. Il DM del posto comando, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera, procurandosi all'occorrenza il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato, nei seguenti casi:</p> <p>a) lavori di manutenzione/riparazione del BA in regime di modo M.45;</p> <p>b) guasto del BA.</p> <p>10. Nella tratta fra posto satellite e successiva stazione abilitata la circolazione dei treni dovrà essere regolata secondo le norme previste per le linee a dirigenza locale senza singoli impianti in telecomando.</p> <p>11. Il DM del posto comando, al fine di concedere la via libera o consentire la partenza dei treni dovrà procurarsi, se</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo</p>

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>necessario. il giunto del treno nel posto satellite, o, se più conveniente, nella stazione successiva.</p> <p>12. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio telecomandati, con segnale disposto a via impedita, il DM del posto comando, ove previsto, si farà confermare con dispaccio dall'agente treno le condizioni di sicurezza relative al blocco, passaggi a livello ed altri eventuali enti di linea.</p> <p>13. Nel posto satellite le prescrizioni ai treni saranno notificate dal DM del posto comando mediante il modulo M.40 TELECOM. Le prescrizioni ai treni nelle stazioni posto comando e nelle stazioni abilitate limitrofe vengono comunicate con i moduli comuni.</p> <p>14. Nei moduli M.40 D.L (B.A.) emessi nella stazione posto comando e nell'altra stazione limitrofa abilitata dovrà essere sempre indicato il posto satellite come limite della tratta soggetta al guasto. Non è mai consentito esonerare i treni dal rispetto dei segnali di protezione e partenza di un posto satellite con prescrizione emessa da stazione precedente, anche se coincidente con il posto comando. Nel caso di distanziamento con "giunto", nei moduli M.40 D.L. (B.A.) emessi dal posto comando, nella prescrizione dell'esistenza di via libera telefonica deve essere indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per un treno a seguito, il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta e il numero del dispaccio del relativo giunto che il DM si è procurato nel posto 	<p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> e) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato; f) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori; g) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15; h) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>satellite;</p> <p>- per un treno in senso inverso, il numero del treno incrociante precedentemente ricevuto nel posto comando stesso.</p> <p>15. Nel caso in cui si verifichi il guasto contemporaneo del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione del guasto del blocco o delle telecomunicazioni.</p> <p>16. A seguito dell'arresto ad un segnale permissivo disposto a via impedita, il personale di macchina (pdm), subito dopo la fermata, deve darne comunicazione telefonica al DM della successiva stazione. Il DM, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da uno o più treni precedenti quello fermo al segnale di blocco permissivo, ordinerà, con comunicazione non registrata, al pdm del treno fermo di prolungare la sosta fino a che il segnale si disponga a via libera, mantenendosi peraltro in contatto telefonico nel caso che il segnale stesso continuasse a rimanere a via impedita per un tempo notevole. Se invece il DM non è in grado di conoscere il motivo della disposizione a via impedita del segnale, ne darà comunicazione non registrata al pdm il quale, permanendo il segnale a via impedita, od in caso di guasto al telefono, di mancata risposta o di treni affidati al solo guidatore, nonché su determinate linee stabilite dalle Unità centrali interessate ed indicate in orario, dopo trascorsi tre minuti dall'arresto, riprenderà la corsa anche se il</p>	<p>procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale permane a via impedita, attenendosi alle disposizioni del successivo comma. 17. Il superamento a via impedita di un segnale permissivo disposto a via impedita impone al pdm la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, fino al primo segnale di 1ª categoria incontrato a via libera che non preavvisi un successivo segnale a via impedita. Durante il percorso con marcia a vista non occorrerà che il pdm arresti il treno ad altri segnali permissivi eventualmente incontrati a via impedita. Il pdm dovrà inoltre rispettare di iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i P.L. protetti dai segnali permissivi superati a via impedita, anche se trattasi di segnali con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce fissa o lampeggiante. Sulle linee attrezzate per la ripetizione continua dei segnali in macchina, il pdm non osserverà gli obblighi di marcia a vista solo nei casi specifici previsti dalle apposite Istruzioni per le apparecchiature installate a bordo dei rotabili.</p> <p>18. Il superamento a via impedita di un segnale con permissività temporanea con lettera "P" accesa a luce lampeggiante, impone al pdm, oltre all'osservanza degli obblighi di cui ai precedenti commi 16 e 17, di fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi, che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h, dopo avere accertato la regolare disposizione dei deviatoi.</p>	<p>solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p> <p>11.6. Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>19. Qualora ai segnali di protezione e partenza di un posto satellite sia stato conferito carattere di permissività, per il loro superamento a via impedita con lettera luminosa "P" spenta devono essere osservate le medesime procedure previste nel caso in cui agli stessi non fosse stato conferito il carattere di permissività.</p>					
<p>ART. 4 ESERCIZIO NORMALE CON POSTO SATELLITE PREZENZIATO DA DIRIGENTE MOVIMENTO 1. Qualora un posto satellite fosse presenziato da DM, dovranno adottarsi le norme relative alle linee a dirigenza locale senza singoli impianti in telecomando.</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">ART. 5 ANORMALITÀ E GUASTI CON POSTO SATELLITE PREZENZIATO DA DIRIGENTE MOVIMENTO</p> <p>1. Qualora un posto satellite fosse prezenziato da DM, dovranno adottarsi le norme relative alle linee a dirigenza locale senza singoli impianti in telecomando.</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L’organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			GI	<p>La presenza o meno del regolatore della circolazione nelle località di servizio e la sua specifica qualifica non vengono più disciplinate in quanto ritenute di competenza del GI, nel rispetto del punto 1.5 del RCF.</p>
<p align="center">ART. 6 ESERCIZIO NORMALE CON POSTO SATELLITE PREZENZIATO DA APPOSITO INCARICATO</p> <p>1. In aggiunta alle disposizioni dell'Art.2, devono essere osservate quelle del comma</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>seguente.</p> <p>2. In caso di mancata partenza di un treno per il quale era stata effettuata la presa di senso, l'annullamento di quest'ultima si ottiene annullando il comando di itinerario o riportando il tasto di bloccamento manuale in posizione di riposo. Negli apparati centrali elettrici ad itinerari (ACEI) di tipo semplificato, inoltre, l'annullamento della presa di senso è sempre subordinato all'azionamento del tasto di liberazione artificiale del punto di origine (TI), anche dopo l'eventuale spegnimento della freccia di senso.</p>	<p>certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>				
<p>ART.7 ANORMALITÀ E GUASTI CON POSTO SATELLITE PRESEZIATO DA APPOSITO INCARICATO</p> <p>1. In aggiunta alle norme di pertinenza di cui all'Art. 3, devono essere osservate quelle dei commi seguenti.</p> <p>2. L'agente che presenzia il posto satellite deve sempre informare il DM del posto comando delle anormalità al BA rilevate.</p> <p>3. In caso del guasto del BA spetta sempre al DM del posto comando provvedere al distanziamento dei treni, dettando all'Al le occorrenti prescrizioni sul modulo M. 40</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>TELEC.</p> <p>4. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione con segnale disposto a via impedita, l'agente che presenzia il posto dovrà confermare con dispaccio al DM del posto comando, l'avvenuta costituzione dell'itinerario, la presenza o meno delle condizioni di sicurezza relative al blocco, PL ed altri eventuali enti di linea. Il DM del posto comando, che dovrà considerare l'itinerario bloccato, disporrà per il movimento a via impedita, dettando all'agente sul posto le prescrizioni del mod. M. 40 TELECOM che questi dovrà consegnare al treno.</p>	<p>tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				
<p>Art.8 RAPPORTI CON GLI AGENTI DELLA MANUTENZIONE. LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE APPARECCHIATURE DI BLOCCO</p>	<p>22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. I lavori di riparazione o di manutenzione possono essere eseguiti in regime di interruzione o di mod. M.45. Se i lavori riguardano enti che hanno influenza sul BA, sul mod. M.45 dovrà sempre essere indicata, oltre a tali enti, anche la sezione di BA interessata.</p> <p>2. Per l'esecuzione dei lavori nella tratta posto comando -posto satellite o posto satellite - successiva stazione abilitata deve essere interessato, se il posto satellite è telecomandato, il DM del posto comando; se il posto satellite è presenziato, devono essere osservate le norme previste per le linee a dirigenza locale senza singoli impianti in telecomando. considerando il DM del posto comando anche DM del posto satellite, nel caso in cui l'agente che presenza tale posto non sia un DM.</p> <p>3. Nel caso di posto satellite telecomandato, il DM del posto comando, prima che venga concessa l'autorizzazione per l'inizio dei lavori, dovrà sempre impartire il comando di inibizione apertura dei segnali interessati del posto satellite, che dovrà essere mantenuta fino al termine dei lavori.</p> <p>4. Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle norme previste dal presente articolo, devono essere osservate anche quelle previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dalle Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali Libro I Sezione 2^a. Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari</p>	<p>a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto;</p> <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p>22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, dovranno essere emanate a cura dell'Unità centrale competente e delle Unità periferiche interessate.</p>	<p>autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				
<p>Allegato 1. schemi riassuntivi gestione anormalità.</p>					
<p>Allegato 2 Modulo prescrizioni M40 DL (modalità di compilazione).</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso: le DEL di cui al punto 2.20; le DPC di cui al punto 3.7; le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le</p>		I	GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p> <p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				
<p>Allegato 3. Immagini relative alle apparecchiature del blocco automatico.</p>					