

TABELLA DI RAFFRONTO

IESBE parte III (blocco automatico linee in telecomando) - RCF.

Nella 1ª colonna è riportato il testo dell'Istruzione per l'Esercizio con Sistemi di Blocco Elettrico automatico (IESBE- linee in telecomando) 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- linee in telecomando.
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle IESBE (linee in telecomando) è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle IESBE (linee in telecomando) 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 (linee in telecomando), 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">LINEE IN TELECCOMANDO 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>2.7 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</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	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 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 sono 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>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 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 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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>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 singoli 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</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> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità,</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 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</p>	<p>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>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>soggette a caduta massi, ecc.). 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. 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</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>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. 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>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>9. 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>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 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>GI</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>			<p>GI</p>	
<p>ART. 2 ESERCIZIO NORMALE</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. Nei posti periferici, 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 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 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 ai posti periferici non è mai accertabile dal posto centrale. La disposizione a via libera dei segnali di blocco dei posti periferici garantisce la via libera di blocco elettrico.</p> <p>3. L'inversione del BA avviene mediante l'intervento del Dirigente Centrale Operativo (DCO) sull'apposito dispositivo. L'azionamento del dispositivo di inversione</p>	<p>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 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>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 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 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</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 prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
orientato nel senso di destra su entrambi i binari 5. Soppresso.					
6. 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.	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.			GI	
ART. 3 ANORMALITÀ E GUASTI <i>(Le parti di questo articolo riportate sul fondo celeste sono di pertinenza del Dirigente Centrale Operativo e non riguardano l'operatore che presenzi un posto periferico)</i> 1. Verificandosi anomalie al BA, il DCO dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione (AM). I mancati funzionamenti del BA dovranno essere annotati sul mod. M.125a.	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. 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.			GI	
2. Quando il segnale di blocco di un posto periferico 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. 2bis. Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta dal	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. 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			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto centrale. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.</p>	<p>apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				
<p>3. Quando non è utilizzabile il BA, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni.</p> <p>4. Il DCO, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera, procurandosi il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato, nei seguenti casi:</p> <p>1) lavori di manutenzione/riparazione del BA in regime di mod. M.45;</p> <p>2) guasto del BA con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;</p> <p>3) mancata inversione del BA;</p> <p>4) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario</p> <p>5. Il DCO, nei casi diversi da quelli di cui al precedente comma 4 in cui il segnale di partenza dei posti periferici non si dispone a via libera o, sulle linee esercitate in SCC ove esistono le condizioni di cui al comma 2 bis, quando la sezione protetta dal segnale di partenza risulti occupata, dovrà distanziare i treni senza procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta, evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione protetta dal segnale del posto periferico interessato, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Ai treni così inviati prescriverà la marcia a vista non superando la velocità di</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> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il</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 prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>30 km/h fino al successivo segnale permissivo o fino al segnale di protezione del posto periferico, 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.</p> <p>6. In caso di distanziamento dei treni con il regime del "giunto", ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando l'apposito modulo, in aggiunta alle altre eventualmente occorrenti per la partenza a via impedita, le prescrizioni di:</p> <p>a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino al successivo posto periferico 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. Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia un posto di servizio in tracciato permanente escluso dal telecomando, ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del Mod. M40 TELECOM (BA), anche la seguente prescrizione:</p> <p>- "Osservate le cautele di cui all'articolo 48 comma 7 RS superando i segnali di</p>	<p>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 autorizzazione al movimento di cui al</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera "P" accesa a luce fissa o lampeggiante".</p> <p>7. Qualora la partenza di un treno 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 verrà istradato, con l'apposita prescrizione del mod. M.40 TELEEC ("Dovete istradarvi sul binario di ... (sinistra/destra)". Tale prescrizione non occorre nel caso di partenza con segnale di avvio acceso a luce fissa.</p> <p>8. Le prescrizioni occorrenti devono essere partecipate ai treni utilizzando il mod. M. 40 TELEEC</p> <p>8bis. Sulle linee esercitate con SCC, 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. L'impiego del tasto di soccorso deve essere subordinato all'accertamento, da parte del DCO, che l'ultimo treno inviato sul binario predetto abbia liberato la tratta. In caso di guasto di una sezione di blocco intermedia con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario, il distanziamento dei treni può essere effettuato, dopo l'inversione del BA ottenuta 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>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>anche in un 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 regime del "giunto" in entrambi i sensi, a cominciare dal primo treno per il quale si determini tale situazione.</p> <p>9. 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 4. Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il BA è efficiente, nessuna prescrizione deve essere consegnata ai treni.</p> <p>10. In caso di mancato funzionamento del dispositivo di inversione del BA, 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>11. 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 di cui al comma 4.</p> <p>12. 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>13. A seguito dell'arresto ad un segnale</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>permissivo disposto a via impedita, il personale di macchina (pdm), subito dopo la fermata, deve darne comunicazione telefonica al DCO. Il DCO, 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 DCO 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, 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>14. 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>	<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>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>15. Il superamento a via impedita di un segnale con permissività temporanea con lettera "P" a luce lampeggiante impone al pdm, oltre all'osservanza degli obblighi di cui ai precedenti commi 13 e 14, 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 dell'itinerario di corretto tracciato</p> <p>16. Qualora ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico 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 carattere di permissività. 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</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>comunicare in ogni caso con il DCO 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 DCO 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 POSTI PREZENZIATI</p> <p>1. In aggiunta alle norme di cui all'Art. 2, devono essere osservate le norme dei commi seguenti.</p> <p>2. Per l'inversione del BA, fra un posto periferico preenziato (da DM o da AI) ed un altro telecomandato dal DCO, l'agente del posto preenziato, ricevuto l'ordine verbale del DCO, o lo specifico consenso elettrico se l'impianto è in regime di teleconsenso/DCO, trasmette la richiesta oppure il consenso di inversione, a seconda che il BA sia orientato verso il posto preenziato o verso il posto attiguo telecomandato dal DCO; l'operazione complementare (consenso o richiesta)</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</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve essere eseguita dal DCO.</p> <p>3. L'inversione del BA fra due posti periferici entrambi presenziati (da DM o da AI), avviene mediante richiesta da parte dell'agente del posto periferico verso il quale è orientato il BA e concessione del consenso da parte dell'agente dell'altro posto. Tale operazione è subordinata al ricevimento dell'ordine verbale del DCO, o dello specifico consenso elettrico se gli impianti sono in regime di teleconsenso/DCO.</p> <p>4. Per l'inversione del BA, nei posti periferici in regime di esclusione/DCO presenziati da agente di guardia (regime "Dis"), l'agente che presenzia il posto è autorizzato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ad utilizzare il dispositivo di richiesta d'inversione del BA, solo dopo aver accertato il compimento di analoga operazione da parte del posto precedente; - a concedere il consenso d'inversione, dopo l'avvenuta inversione del BA nello stesso senso sul binario di proseguimento dei treni. <p>Per eseguire tale operazione, l'agente del posto periferico deve ricevere l'avviso verbale da parte del DCO.</p>	<p>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 POSTI PREZENZIATI</p> <p>1. In aggiunta alle norme di pertinenza di cui all'Art. 3, devono essere osservate le norme dei commi seguenti.</p> <p>2. L'agente che presenzia il posto periferico deve sempre informare il DCO delle anomalie al BA rilevate.</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</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione, presenziati da DM, con segnale disposto a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il DM nel chiedere il nulla osta dovrà anche precisare se esista la via libera di blocco elettrico. Il DCO, nel caso in cui manchi la suddetta condizione, completerà il nulla osta con le prescrizioni da praticare al treno. Se esiste la condizione di blocco elettrico il DM praticherà, di sua iniziativa, la relativa prescrizione, utilizzando il mod. M. 40 TELEC.</p> <p>4. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione non presenziato da DM, con segnale disposto a via impedita, l'agente che presenzia il posto dovrà confermare con dispaccio al DCO, l'avvenuta costituzione dell'itinerario, la presenza o meno delle condizioni di sicurezza relative al blocco, P.L. ed altri eventuali enti di linea. Il DCO, 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>5. In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione/ riattivazione di un binario e di inversione del BA, il DCO deve dare i necessari avvisi con dispaccio all'agente del periferico posto periferico.</p> <p>6. L'inversione del BA su un binario con uno o più circuiti di BA guasti è possibile,</p>	<p>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>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 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mediante l'impiego dell'apposito tasto di soccorso, solo tra due posti attigui entrambi presenziati. L'azionamento del tasto di soccorso è subordinato all'accertamento della libertà della tratta da parte del DCO.</p> <p>7. Qualora un tratto esercitato in entrambi i sensi su un solo binario comprenda posti periferici non presenziati da DM, e su di esso non si possa far uso del dispositivo per l'inversione del BA, il proseguimento da tali posti, dei treni circolanti a destra avverrà in analogia con quanto previsto per la circolazione a sinistra, in regime di guasto del BA.</p>	<p>normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				
<p>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 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. In ogni caso dovrà essere emesso un solo mod. M.45.</p> <p>2. Per l'esecuzione dei lavori deve essere sempre interessato il DCO. Questi, prima che venga concessa l'autorizzazione per l'inizio dei lavori, dovrà impartire il comando di inibizione apertura segnali dei posti periferici interessati, che dovrà essere mantenuta fino al termine dei lavori.</p> <p>3. Per l'esecuzione dei lavori, oltre alle</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 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</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 2a. Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati, dovranno essere emanate a cura delle Unità centrali e periferiche interessate.</p>	<p>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 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</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	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>Linea 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 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 altre località di servizio. Se nel tratto di linea compreso tra due località di servizio esistono più sezioni di blocco, esse sono 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</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 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</p>	M	I	GI	Introdotta la procedura 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 prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>precedente segnale di blocco. 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 (segnali di blocco) delle stazioni (posti periferici), 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 partenza 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 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"</p>	<p>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. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<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 e 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 i 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 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 posti periferici 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</p>	<p>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 "<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 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</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di blocco dei posti periferici viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti. Nei posti periferici 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. Nei posti periferici, le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco immediatamente a valle del segnale dei posti stessi, 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 del posto. 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</p>	<p>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 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>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>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. Nei posti periferici, 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 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</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>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 ai posti periferici non è mai accertabile dal posto centrale. La disposizione a via libera dei segnali dei posti periferici garantisce la via libera di blocco elettrico.</p> <p>3. soppresso</p> <p>4. 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>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. 3 ANORMALITÀ E GUASTI <i>(Le parti di questo articolo riportate su fondo celeste sono di pertinenza del Dirigente Centrale Operativo e non riguardano l'operatore che presenzi un posto periferico).</i></p> <p>1. Verificandosi anomalie al BA, il Dirigente Centrale Operativo (DCO) dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione. 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.</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2. Quando il segnale di blocco di un posto periferico 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>8.1 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	
<p>3. Quando non è utilizzabile il BA, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni.</p> <p>4. Nel caso di lavori di manutenzione/riparazione del BA in regime di mod. M.45, il DCO prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera, procurandosi il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato.</p> <p>5. Il DCO, nei casi diversi da quello di cui al precedente comma 4 in cui il segnale di partenza dei posti periferici non si dispone a via libera, purché non venga attuata la circolazione nel senso illegale sul binario interessato dal guasto, nel qual caso occorrerà il presenziamento con Dirigente Movimento (DM) dei posti interessati dall'interruzione, dovrà distanziare i treni senza procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta, evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione protetta dal segnale del posto</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</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>periferico interessato, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Ai treni così inviati prescriverà la marcia a vista non superando la velocità di 30km/h fino al successivo segnale permissivo o fino al segnale di protezione del posto periferico, 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.</p> <p>6. In caso di distanziamento dei treni con il regime del "giunto", ai treni dovranno essere sempre praticate, utilizzando l'apposito modulo, in aggiunta alle altre eventualmente occorrenti per la partenza a via impedita, le prescrizioni di:</p> <p>a) Avviso del mancato funzionamento del BA fino al successivo posto periferico 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>7. Le prescrizioni occorrenti devono essere partecipate ai treni utilizzando il mod. M.40 TELEEC.</p> <p>8. Nel caso in cui si verifichi il guasto</p>	<p>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 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</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>9. 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 DCO. Il DCO, 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 DCO 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, 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>10. 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</p>	<p>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 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; 				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>11. Il superamento a via impedita di un segnale con permissività temporanea con lettera "P" a luce lampeggiante impone al pdm, oltre all'osservanza degli obblighi di cui ai precedenti commi 9 e 10, 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 dell'itinerario di corretto tracciato.</p> <p>12. Qualora ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico 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</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> <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>conferito carattere di permissività. 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 DCO 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 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 DCO che autorizzerà il proseguimento del treno secondo le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'orario di servizio.</p>					
<p align="center">ART. 4 ESERCIZIO NORMALE CON POSTI PREZENZIATI</p> <p>1. Per le norme di circolazione valgono le disposizioni di cui all'Art. 2.</p>				GI	
<p align="center">ART. 5 ANORMALITÀ E GUASTI CON POSTI PREZENZIATI</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 presenza il posto periferico deve sempre informare il DCO delle</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	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anormalità al BA rilevate.</p> <p>3. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione, presenziati da DM, con segnale disposto a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il DM nel chiedere il nulla osta dovrà anche precisare se esista la via libera di blocco elettrico.</p> <p>Il DCO, nel caso in cui manchi la suddetta condizione, completerà il nulla osta con le prescrizioni da praticare al treno.</p> <p>4. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione non presenziato da DM, con segnale disposto a via impedita, l'agente che presenzia il posto dovrà confermare con dispaccio al DCO, l'avvenuta costituzione dell'itinerario, la presenza o meno delle condizioni di sicurezza relative al blocco, P.L. ed altri eventuali enti di linea. Il DCO, 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>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>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 possono essere eseguiti in regime di interruzione o di mod. M.45. Se i lavori riguardano enti che hanno influenza sul BA,</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 o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia,</p>			<p>GI</p>	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sul mod. M.45 dovrà sempre essere indicata, oltre a tali enti, anche la sezione di BA interessata. In ogni caso dovrà essere emesso un solo mod. M.45.</p> <p>2. Per l'esecuzione dei lavori deve essere sempre interessato il DCO. Questi, prima che venga concessa l'autorizzazione per l'inizio dei lavori, dovrà impartire il comando di inibizione apertura segnali dei posti periferici interessati, che dovrà essere mantenuta fino al termine dei lavori.</p> <p>3. 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 2a. 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>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 autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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 di 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. La sezione di blocco è unica per ciascun senso di marcia del treno ed è delimitata dal segnale di partenza di una stazione e</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 marcia.</p>	M	I	GI	<p>Introdotta la regola 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 prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dal segnale di protezione della stazione successiva. 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 (segnali di blocco) delle stazioni (posti periferici), 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 d'itinerario. I segnali di partenza si ridispongono a via impedita automaticamente quando il treno impegna la sezione da essi protetta.</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 automatico (PBA) vengono riportati nell'orario di servizio. Sullo stante dei segnali di blocco dei posti periferici viene applicata una tabella con l'indicazione del o dei PBA protetti. Nei posti periferici 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. Nei posti periferici, le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco immediatamente a valle del segnale dei posti stessi, sono fornite tramite due</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 ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>d) dalle caratteristiche</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 del posto. 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 e 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 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. Nei posti periferici presenziabili, in aggiunta alle apparecchiature del blocco , è esistente sul banco di manovra, un tasto per ogni direzione di partenza, per la presa e stabilizzazione del senso di blocco, qualora l'operazione non fosse realizzata automaticamente con la formazione dell'itinerario. Il tasto, una volta utilizzato, deve essere riportato nella posizione</p>	<p>dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>e) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>f) 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 caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 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>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>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<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>				
<p>ART.2 ESERCIZIO NORMALE</p> <p>1.L'esistenza della condizione di blocco relativa ai posti periferici non è mai accertabile dal posto centrale. La disposizione a via libera dei segnali di blocco dei posti periferici 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</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>libera di blocco elettrico.</p> <p>2. La presa di senso del blocco avviene automaticamente con la registrazione, da parte degli apparati centrali dei posti periferici, 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 art. 1/6, nei due posti 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, in caso di posti periferici presenziati, a mezzo dell'apposito tasto di bloccamento manuale.</p> <p>3. Dopo la stabilizzazione del senso del blocco per la partenza dalla stazione richiedente, restano inibiti gli itinerari di partenza nella stazione limitrofa, per il 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</p>	<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>8.17 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>libero/occupato passa dal bianco al rosso 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 di 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>10. Per gli impianti già esistenti aventi caratteristiche particolari continuano a valere le specifiche disposizioni e norme previste nelle istruzioni di dettaglio.</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>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori,</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>(Le parti di questo articolo riportate su fondo celeste sono di pertinenza del Dirigente Centrale Operativo e non riguardano l'operatore che presenzi un posto periferico).</i></p> <p>1. Verificandosi anomalie al BA, il Dirigente Centrale Operativo (DCO) dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione. I mancati funzionamenti del BA dovranno essere annotati sul mod. M.125a.</p>	<p>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.</p>				
<p>2. Quando il segnale di blocco di un posto periferico 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>2bis. Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta del segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto centrale. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.</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	
<p>3. Quando non è utilizzabile il BA, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni.</p> <p>4. Il DCO, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera, procurandosi il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato, nei</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 	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>seguenti casi: 1) lavori di manutenzione/riparazione del BA in regime di mod. M.45; 2) guasto del BA. 5. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio telecomandati, con segnale disposto a via impedita, il DCO, ove previsto, si farà confermare con dispaccio dall'agente treno le condizioni di sicurezza relative al blocco, passaggi a livello (P.L.) ed altri eventuali enti di linea. 6. Le prescrizioni occorrenti devono essere partecipate ai treni utilizzando il mod. M.40 TELEC. 7. 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>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. 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. 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 treno che vi ha precedentemente circolato; b) in mancanza della condizione di</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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 deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere</p>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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>				
<p>ART. 4 ESERCIZIO NORMALE CON POSTI PREZENZIATI</p> <p>1. In aggiunta alle disposizioni dell'Art. 2, devono essere osservate quelle del comma seguente.</p> <p>2. In caso di mancata partenza di un treno</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>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>	<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 style="text-align: center;">ART. 5 ANORMALITÀ E GUASTI CON POSTI PREZENZIATI</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 periferico deve sempre informare il DCO delle anomalie al BA rilevate.</p> <p>3. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio, presenziati da Dirigente Movimento (DM), con segnale disposto a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il DM nel chiedere il nulla osta dovrà anche precisare se esista la via libera di blocco elettrico. Il DCO, nel caso in cui manchi la suddetta condizione, completerà il nulla osta con le prescrizioni da praticare al treno.</p> <p>4. Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio, non presenziati da DM, con segnale disposto a via impedita, l'agente che presenzia il 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 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</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dovrà confermare con dispaccio al DCO l'avvenuta costituzione dell'itinerario, la presenza o meno delle condizioni di sicurezza relative al blocco, P.L. ed altri eventuali enti di linea. Il DCO, 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>5. Quando sul Q.L. è accesa la freccia bianca 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.</p> <p>6. 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>7. 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; il DCO deve essere informato e deve essere praticata la relativa annotazione sul modulo M.125°.</p> <p>8. Qualora, pur essendosi formato l'itinerario, la freccia di senso rimanga spenta, si potrà tentare di ottenerne l'accensione con l'azionamento del tasto manuale.</p> <p>9. La mancata accensione della freccia di</p>	<p>attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>				

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

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
senso, o il suo spegnimento, con la contemporanea disposizione del segnale a via impedita, determina l'inefficienza del BA; pertanto, la circolazione del treno, dovrà essere regolata in regime di blocco guasto.					
<p align="center">ART. 6</p> <p align="center">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 interruzione o di mod. M.45. Se i lavori riguardano enti che hanno influenza sul BA, sul mod. M.45 dovrà essere sempre indicata, oltre a tali enti, anche la sezione di BA interessata. In ogni caso dovrà essere emesso un solo mod. M45.</p> <p>2. Per l'esecuzione dei lavori deve essere sempre interessato il DCO. Questi, prima che venga concessa l'autorizzazione per l'inizio dei lavori, dovrà impartire il comando di inibizione apertura segnali dei posti periferici interessati, che dovrà essere mantenuta fino al termine dei lavori.</p> <p>3. Per l'esecuzione dei lavori, oltre le 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 2ª. Le ulteriori norme di dettaglio necessarie, riguardanti le particolari procedure che disciplinano i rapporti tra gli operatori interessati,</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>d) 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>e) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>f) 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</p>			GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dovranno essere emanate a cura delle Unità centrali e periferiche interessate.</p>	<p>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 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>				

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Allegato 1 Moduli M40 Telec1-2</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 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>4.14 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. 		I	GI	

Testo IESBE	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Allegato 2 Immagini relative alle apparecchiature del blocco automatico.					

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