

TABELLA: delle corrispondenze tra l’Istruzione per l’Esercizio con il Sistema di Blocco Radio (IESBR) e il nuovo Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT), delle Osservazioni, delle competenze dei Gestori Infrastrutture (GI) e delle Imprese Ferroviarie (IF) e dei principi normativi modificati con il nuovo RCT.

Il nuovo RCT non regola contesti di esercizio in via di dismissione, obsoleti o al di fuori dei binari utilizzati per la circolazione dei treni, come ad esempio: le linee con il controllo degli incroci (comprese quelle a Dirigenza Unica), le linee con il blocco telefonico, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatori privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, la circolazione delle locomotive a vapore, le manovre negli scali di smistamento, ecc. Tali contesti di esercizio se ancora esistenti dovranno essere regolamentati dal GI attraverso proprie Disposizioni di Esercizio (DE), emanate in coerenza con le norme esistenti (vecchio RCT, ecc). Il GI, attraverso proprie DE, emanate in coerenza con i principi del nuovo RCT, deve anche regolamentare, sentite le IF interessate, le procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle IF medesime. Le norme relative ai contesti di esercizio non regolamentati dal nuovo RCT e le procedure di interfaccia devono essere comunicate dal GI alle IF interessate; queste ultime restano a loro volta incaricate di portarle a conoscenza del proprio personale.

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p align="center">ARTICOLO 1</p> <p>Caratteristiche e funzioni del blocco radio</p> <p>1. Il sistema del blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di "Autorizzazioni al Movimento" (MA) trasmesse via radio a bordo dei treni provvisti di attrezzature ERTMS/ETCS L2 da una apparecchiatura chiamata "Radio Block Centre" (RBC), di norma ubicata al posto centrale. Con l'attrezzatura del blocco radio le linee, indicate nell'Orario di Servizio con apposito simbolo, vengono divise in sezioni di blocco di lunghezze diverse, ognuna delimitata da appositi segnali imperativi. La MA è relativa ad una tratta costituita da una o più sezioni e sostituisce le informazioni trasmesse a mezzo delle luci dei segnali luminosi di 1ª categoria, non previsti sulle linee esercitate con tale regime ed è sempre assegnata dal RBC univocamente ad un treno. In assenza di treno non è assegnata alcuna MA. Sui quadri luminosi dell'Ufficio Movimento dei PdS ed al Posto Centrale sono rappresentate ripetizioni di segnali virtuali di protezione, di partenza e dei Posti di Esodo che forniscono l'indicazione di via impedita e di via libera e ripetizioni di segnali virtuali di avanzamento e di avvio che forniscono l'aspetto di attivo e di inattivo.</p>	<p>2.6 Per comunicare al treno informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione sull'infrastruttura sono installati i segnali fissi e i dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida del treno.</p> <p>3.2 Un rotabile dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo..omissis.. del freno; - sottosistema di bordo per la segnalazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione; - sottosistema ..omissis.. dei treni; - sistema ..omissis.. del rotabile; - sistema ..omissis.. di condotta; - dispositivo ..omissis.. di condotta; - sottosistema ..omissis.. terra-treno. <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifico "consenso al movimento" dal sistema di segnalamento che è realizzato tramite l'aspetto del pertinente segnale fisso luminoso o le indicazioni mostrate direttamente in cabina di guida. In mancanza del "consenso al movimento" il movimento stesso potrà avvenire solo con prescrizione di movimento.</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 devono essere riportati nelle</p>	<p>Aspetti organizzativi di competenza del GI.</p>	<p align="center">X</p>		

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>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>7.3 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio del "consenso al movimento" da parte dei sistemi di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>7.28 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco"</p> <p>7.29 L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>7.30 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE consecutivi non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco.</p>				
<p>2 – Quando nel tratto di linea compreso tra due PdS esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale imperativo di partenza di un PdS e dal segnale imperativo di protezione del posto successivo. Se nel tratto di linea compreso tra due PdS esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali imperativi di Posto di Esodo e/o da segnali imperativi di fine sezione. Nelle interconnessioni le sezioni di blocco sono delimitate da un segnale luminoso di 1ª categoria di confine (in ingresso o in uscita) e da un segnale imperativo oppure da due segnali imperativi. La logica di distanziamento del blocco radio si basa sulla separazione della linea in sezioni di blocco (denominate sezioni di blocco radio). Le sezioni sono</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>costituite da circuiti di binario (cdb) la cui funzione è rilevare la libertà della via. Il blocco radio consente di avere un solo treno su ogni sezione di blocco. Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, il blocco radio consente di avere un solo treno fra due Posti di Esodo gestiti dal Sistema. La protezione delle sezioni è realizzata esclusivamente con il blocco radio. L'orientamento di una sezione di blocco di linea è determinata dall'orientamento del blocco nei due PdS limitrofi. Lo stato e l'orientamento delle sezioni di blocco sono trasmessi al RBC dagli ACC dei PdS, così come le condizioni che determinano le restrizioni sulla marcia dei treni in situazioni di degrado. Un ACC gestisce anche i circuiti di binario compresi nelle due semitratte limitrofe al PdS.</p>					
<p>3 – I segnali imperativi di blocco radio, dei PdS e di linea, sia per la circolazione a sinistra che per quella a destra, sono contraddistinti con numeri di quattro cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari con l'aggiunta della progressiva chilometrica. Tali segnali sono posti in precedenza immediata del punto protetto e in corrispondenza del termine della sezione di blocco indicata sul segnale. Ai numeri dei segnali imperativi al senso di circolazione a destra è aggiunta la lettera "d". Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati la località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'inoltro, mentre sullo stante dei segnali imperativi di Posto di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui all'art. 65bis comma 3 figura 1 del Regolamento sui Segnali. I numeri dei segnali imperativi di blocco radio vengono riportati nell'Orario di Servizio.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>4 – Nei posti periferici, sul quadro luminoso (QL), 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,</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>mentre è spenta quella relativa al senso inverso. Quando è in atto un comando di inversione del senso del blocco radio di linea, lampeggia la freccia direzionale relativa al senso del blocco radio di linea da stabilire e si spegne quella relativa al senso precedentemente in atto.</p> <p>L'assegnazione delle autorizzazioni al movimento ai treni da parte del RBC avviene in base all'orientamento assegnato al blocco radio dagli apparati dei PdS e dei Posti Tecnologici.</p>					
<p>5 - Nei posti periferici, le indicazioni di libero ed occupato della sezione di blocco radio immediatamente a valle del segnale virtuale dei posti stessi, sono fornite da una segnalazione luminosa che può essere accesa a luce bianca per indicare che è libera la sezione di blocco radio o a luce rossa per indicare che la sezione di blocco radio è occupata. Sul QL il segnale virtuale si può disporre a via libera quando la segnalazione luminosa mostra la luce bianca.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>6 - Il RBC trasmette a bordo dei rotabili equipaggiati con apparecchiature ERTMS/ETCS L2, attivate in modo di funzionamento normale, tutte le informazioni necessarie all'apparecchiatura di bordo per realizzare, in associazione ai dati inseriti dal PdM e ricevuti dai Punti Informativi (PI) posati lungo la linea, il segnalamento in cabina di guida dei rotabili e il controllo della marcia del treno. I treni equipaggiati con ERTMS/ETCS L2, possono circolare nell'area di giurisdizione del RBC nei modi e stati operativi previsti dal Sistema.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>7 - Il blocco radio, quale componente del sistema ERTMS/ETCS L2, ai fini della elaborazione di autorizzazioni al movimento realizza la funzione di distanziamento dei treni in modo centralizzato, in relazione alla disponibilità delle sezioni di blocco e degli itinerari dei PdS.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>8 - L'autorizzazione al movimento assegnata ad un treno consente al treno stesso di percorrere il tratto di linea corrispondente alla autorizzazione al movimento. In relazione alle condizioni di linea l'autorizzazione al movimento può essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autorizzazione al Movimento in Supervisione completa: viene concessa dal Sistema quando tutti i dati necessari al segnalamento in cabina di guida dei rotabili e al controllo della marcia del treno sono disponibili; - Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista viene concessa dal Sistema quando una o più sezioni di blocco risultano occupate, di norma indebitamente; - Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione: si realizza a seguito di prescrizione di movimento; il movimento del treno è subordinato alle prescrizioni ricevute. 		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>9 - Il blocco radio è costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posto Centrale del Blocco Radio (RBC); - Sezione di Blocco Radio; - Punti Informativi; - Sottosistema di Trasmissione. <p>Posto Centrale del Blocco Radio Le apparecchiature del RBC sono di norma ubicate al posto centrale per il comando ed il controllo della linea. Il Posto Centrale del blocco radio è costituito da apparati di elaborazione di blocco radio (apparato RBC), ognuno relativo ad una delle tratte (aree RBC) in cui può essere suddivisa la linea, e da un'Interfaccia Operatore. Ciascuna area è delimitata dall'inizio o dal termine di sezione di blocco radio. Le aree sono riportate nell'Orario di Servizio.</p> <p>Sezione di Blocco Radio Il blocco radio è costituito da sezioni di blocco, con rilevamento della libertà della via tramite circuiti di binario. È integrato con dispositivi logico-funzionali residenti negli ACC dei Posti di Servizio e dei posti Tecnologici, per il fuori servizio dei binari di linea e per</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>l'inversione del senso del blocco. Il blocco radio è applicato per la gestione della marcia dei treni in linea.</p> <p>Punti Informativi Le boe rappresentano i punti informativi discontinui del Sistema ai fini del blocco radio e servono per la localizzazione del treno.</p> <p>Sottosistema di Trasmissione Il sottosistema di trasmissione, attraverso la parte radio, consente il collegamento bidirezionale tra il RBC ed il treno di cui deve regolare la circolazione. La connessione avviene attraverso antenne installate a terra, in corrispondenza di stazioni radio-base (BTS, Base Transceiver Station), ed antenne installate sui treni (stazioni mobili).</p>					
<p>10 – Per l'uso promiscuo di un binario nei due sensi di marcia, è necessario invertire il senso di orientamento del blocco radio sul binario medesimo. Per eseguire tale operazione nel posto centrale e nei posti periferici esistono apposite funzioni. Nei posti periferici, tali funzioni permettono di attuare la richiesta e la concessione di inversione del blocco radio.</p>	<p>2.10 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso, progettate in modo da escluderne un indebito utilizzo, 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. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>11 – I punti di confine in ingresso e in uscita sono quelli dove avviene il passaggio dal sistema di segnalamento tradizionale al blocco radio e viceversa, normalmente ubicati tra due PdS che delimitano le interconnessioni, sono protetti da un segnale luminoso di prima categoria (segnale di confine) integrati da segnalazioni di inizio o di fine linea munita di apparecchiature ERTMS/ETCS L2.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>12 – I posti di "cambio tensione" della trazione elettrica (POC) consentono il cambio delle due diverse tensioni di alimentazione (3kV c.c. e 25kV c.a.) della linea di</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
contatto. Le progressive dei posti di "cambio tensione" sono indicate nell'Orario di Servizio.					
13 - Sulla linea munita di apparecchiature ERTMS/ETCS L2, sono ubicati i posti di "cambio fase" costituiti da tratti neutri, non alimentati, di lunghezza variabile ed opportunamente segnalati. Le progressive dei posti di "cambio fase" sono indicate nell'Orario di Servizio		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p style="text-align: center;">Articolo 2</p> <p>Esercizio normale</p> <p>1 - Nei posti periferici, le segnalazioni luminose della sezione di blocco radio immediatamente a valle del PdS forniscono l'indicazione dell'esistenza o meno della libertà della sezione di blocco. È accesa la luce bianca quando è libera la sezione di blocco radio e nel caso di sezione delimitata dal successivo PdS è libero anche il circuito di binario di ricoprimento. Non esistendo le suddette condizioni l'indicazione di libero/occupato mostra la luce rossa ed i segnali virtuali che comandano l'ingresso nella sezione stessa non possono dare informazione di via libera. <u>L'occupazione della sezione avviene quando il treno impegna la sezione stessa:</u> l'indicazione di libero/occupato passa dal bianco al rosso.</p>	<p>7.3 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio del "consenso al movimento" da parte dei sistemi di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>7.28 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco"</p> <p>7.29 L'accesso di un treno ad una specifica sezione deve avvenire solo a seguito di concessione del relativo "consenso al movimento" che si deve estendere almeno fino al termine della sezione stessa, deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri rotabili, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>7.30 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE consecutivi non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco.</p>	Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		
2 - L'esistenza della condizione di blocco relativa a posti periferici non è accertabile dal posto centrale tramite RBC.		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
3 - L'inversione del blocco radio avviene mediante l'intervento del Dirigente Centrale Operativo (DCO) sull'apposito dispositivo. L'azionamento del dispositivo di inversione è efficace solo quando sono liberi, sul binario interessato, i cdb del blocco radio. Non è richiesta l'esclusione del binario attiguo per l'uso promiscuo di un binario in entrambi i sensi.	7.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.	Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>4 - Per escludere un binario deve essere utilizzato l'apposito dispositivo di "fuori servizio". 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>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>5 - È possibile, per impianto, la circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o "marcia parallela", dei treni che utilizzano il blocco radio orientato nel medesimo senso su entrambi i binari della linea. La trasmissione della MA a bordo dei treni avviene sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra. La contemporanea circolazione con il blocco radio orientato nel senso di destra su entrambi i binari è consentita solo nei casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente.</p>	<p>2.9 Ogni binario è attrezzato per la circolazione dei treni su di esso in entrambi i sensi di marcia, ad eccezione di alcune linee a doppio binario nelle quali per ciascun senso di marcia è attrezzato per la circolazione il solo binario di sinistra. In tale ultimo caso la linea è detta non banalizzata, il binario di sinistra è detto binario legale ed il binario di destra binario illegale.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>6 - la circolazione dei carrelli avviene in regime di interruzione. Sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2 e relative interconnessioni è ammessa esclusivamente la circolazione di carrelli che garantiscono l'occupazione dei cdb.</p>	<p>22.1 I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se iscritti nel Registro d'Immatricolazione Nazionale.</p> <p>22.2 Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in assenza di circolazione dei treni o delle manovre.</p> <p>22.3 I mezzi d'opera che non rientrano tra quelli di cui al precedente punto 22.1 possono circolare e sostare sull'infrastruttura in coerenza con i criteri di cui al precedente punto 4.31.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>7 - Nelle consegne scritte fra operatori che si succedono in servizio dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del blocco radio è regolare oppure quali irregolarità siano eventualmente in atto.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti la sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p align="center">Articolo 3 Anormalità e guasti</p> <p>1 – Verificandosi anomalie al blocco radio, il DCO dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione (AM). I mancati funzionamenti del blocco radio dovranno essere annotati sul modulo M.125-a.</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 rotabili. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</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.</p>	Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle GI.	X		
<p>2 – Nel caso di occupazione di una sezione di blocco radio, in assenza di treni localizzati sulla stessa, o di lavori di manutenzione su una sezione di blocco radio di cui è garantita l'occupazione, il Sistema concede una Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista non superando comunque la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale imperativo. Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, la concessione di tale autorizzazione al movimento è subordinata ad una specifica funzione di soccorso da effettuare previo accertamento della libertà della tratta e secondo quanto stabilito nelle apposite Istruzioni. In tal caso il DCO non deve praticare nessuna prescrizione.</p>	<p>10.2 Le condizioni di sicurezza mancanti, che impongono il rispetto di quanto previsto al precedente punto 10.1, che non vengono individuate in modo automatico dal sistema di segnalamento devono essere individuate dal regolatore della circolazione. In tale ultima evenienza il regolatore della circolazione deve mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad assicurare che il suo intervento non riduca il livello di sicurezza, normalmente realizzato dai dispositivi tecnologici.</p> <p>Qualora in seguito al controllo delle condizioni mancanti il regolatore della circolazione debba ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono essere effettuati, prima del loro utilizzo, gli accertamenti che consentono di realizzare le condizioni di sicurezza che non sono più accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza.</p> <p>Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso, considerare come condizione di sicurezza mancante quando non abbia riscontro certo della regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati.</p>	Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>3 – In assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema il DCO deve autorizzare il proseguimento di un treno adottando, a seconda dei casi, una delle seguenti procedure:</p>	<p>10.1 Ogni qualvolta per il movimento di un treno su un itinerario di una località di servizio o su un tratto di linea (comprendente una o più sezioni di blocco), non possa essere concesso il relativo "consenso al</p>	Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza delle	X		X

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principali modificati
<p>a) In caso di distanziamento con marcia a vista:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), oppure fino al segnale imperativo di fine sezione n°, oppure fino al segnale di confine, ubicato al km Con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h; - di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti. <p>Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo gestiti dal Sistema, il ricorso al distanziamento con la marcia a vista è ammesso, fino al successivo segnale, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno.</p> <p>b) In caso di distanziamento previo accertamento della libertà della tratta interessata, da effettuare con dispaccio di giunto oppure, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, , di confine), oppure di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di(posto di servizio successivo), oppure fino al segnale imperativo di fine sezione n°, oppure fino al segnale imperativo di Posto di Esodo di, oppure fino al segnale di confine, ubicato al km ... non superando la velocità di 60 km/h. - di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti. <p>Inoltre, sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, nel caso in cui il distanziamento venga esteso oltre un PdS, al treno possono essere notificate anche le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale imperativo di protezione di (posto di servizio interessato); 	<p>movimento" tramite il sistema di segnalamento devono essere individuate le condizioni di sicurezza mancanti. Il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto delle norme seguenti:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o della libertà del tratto di linea, sull'itinerario interessato il treno deve circolare con marcia a vista e il movimento del treno può avvenire a condizione che l'itinerario o il tratto di linea sia concesso ad uso esclusivo del treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri rotabili. Inoltre, sul tratto di linea, la circolazione del treno deve avvenire solo a seguito dell'accertamento della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato oppure, purché non siano in atto lavorazioni che possono causare indebiti consensi al movimento, al treno deve essere concesso un consenso al movimento con marcia a vista. Per l'accertamento della completezza del treno è ammesso avvalersi dell'agente di condotta;</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 ed eventualmente manovrato nella corretta posizione i deviatori medesimi, attraverso specifiche procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche dei deviatori. Tali operazioni possono essere richieste all'agente di condotta;</p> <p>c) in mancanza della inibizione del passaggio del traffico lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 19;</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 deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>10.2 Le condizioni di sicurezza mancanti, che</p>	<p>GI.</p> <p>Non è più ammesso fare circolare i treni sull'itinerario di partenza senza la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.</p>			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>- di non tener conto del segnale imperativo di partenza di (posto di servizio interessato).</p>	<p>impongono il rispetto di quanto previsto al precedente punto 10.1, che non vengono individuate in modo automatico dal sistema di segnalamento devono essere individuate dal regolatore della circolazione. In tale ultima evenienza il regolatore della circolazione deve mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad assicurare che il suo intervento non riduca il livello di sicurezza, normalmente realizzato dai dispositivi tecnologici.</p> <p>Qualora in seguito al controllo delle condizioni mancanti il regolatore della circolazione debba ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono essere effettuati, prima del loro utilizzo, gli accertamenti che consentono di realizzare le condizioni di sicurezza che non sono più accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza.</p> <p>Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso, considerare come condizione di sicurezza mancante quando non abbia riscontro certo della regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati.</p> <p>10.3 La ripresa della circolazione dei treni alle condizioni di cui al precedente punto 10.1 deve essere sempre ordinata dal regolatore della circolazione, salvo la concessione del consenso al movimento da parte del sistema di segnalamento.</p>				
<p>4 - Il blocco radio deve sempre essere considerato guasto ed 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>a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti all'art. 7 commi 2.1 e 2.2.b);</p> <p>b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;</p> <p>c) mancata inversione dell'orientamento del blocco radio;</p> <p>d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario.</p>	<p>7.30 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE consecutivi non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 3.</p>			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo, la circolazione dei treni deve sempre essere regolata previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo Posto di Esodo oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.					
<p>5 – Il DCO deve adottare, per il solo treno interessato, le procedure di cui al precedente comma 3 lettera b) anche nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mancanza di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa in corrispondenza di punti singoli del sistema elettrico di alimentazione (Posti di Cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di linea); - apparecchiatura di bordo ERTMS/ETCS L2 guasta o in stato "Isolato". 		Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			
<p>6 –La caduta della connessione radio nelle modalità operative Supervisione Completa o con Marci a Vista determina la frenatura d'emergenza fino all'arresto del treno salvo il ripristino prima dell'arresto; a treno fermo l'Autorizzazione al Movimento viene cancellata. Dopo l'arresto del treno il PdC deve comunicare l'anormalità verbalmente al DCO, precisando la progressiva chilometrica. Qualora la sezione di blocco radio successiva risulta libera, il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di Posto di Esodo o di fine sezione oppure di confine); oppure, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione oppure fino al segnale imperativo del Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE. In presenza di POC o PCF attivi, il DCO deve distanziare i treni col giunto telefonico fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione o di PdE oppure di confine). Qualora invece una o più sezioni di</p>	<p>9.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale fisso, cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>9.4 Qualora, in seguito ad una anormalità che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni in linea, per la ripresa della corsa occorre autorizzazione registrata del regolatore della circolazione di giurisdizione. Tale autorizzazione potrà essere concessa solo previo accertamento dell'esistenza delle condizioni di sicurezza.</p>	Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
blocco radio risultino occupate devono essere adottate le procedure di cui al precedente comma 3.					
7 - Qualora la partenza o il proseguimento di un treno dovesse avvenire in assenza di MA concessa dal Sistema ed il movimento del treno dovesse avvenire in manovra, oltre alle prescrizioni occorrenti, va dato avviso al treno, con l'apposita prescrizione del mod. 40 TELEC (Blocco Radio) <i>"Dovete istradarvi sul binario di ... (sinistra/destra)"</i> .		Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			
8 - Le prescrizioni occorrenti devono essere partecipate ai treni utilizzando il mod. M. 40 TELEC (Blocco Radio) di cui all'allegato n. 1.		Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			
9 - L'inversione del blocco radio su un binario con uno o più cdb 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 radio intermedia con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario, il distanziamento dei treni può essere effettuato, dopo l'inversione del blocco radio ottenuta mediante l'impiego della funzione di soccorso per l'inversione del blocco, solo con il blocco radio, a condizione che il treno riceva una Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa oppure con Marcia a Vista. Qualora, invece, anche in uno solo dei PdS limitrofi, il treno non riceva una Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa oppure con Marcia a Vista. 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.		Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			
10 - In caso di guasto del dispositivo di inversione del blocco radio, la circolazione deve essere regolata nei due sensi secondo le norme del blocco radio guasto di cui all'art. 3 comma 4. Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il blocco radio è efficiente non deve essere		Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
consegnata nessuna prescrizione. Per inviare treni nel senso di destra con il blocco radio non orientato occorre interrompere alla normale circolazione il binario attiguo. In caso di mancato funzionamento del dispositivo di inversione del blocco radio, non è mai ammesso inviare treni, nel senso di destra, sul binario interessato, senza aver provveduto ad interrompere alla normale circolazione il binario attiguo.					
11 – In caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo "fuori servizio", la circolazione deve essere regolata, sul binario interessato, secondo le norme del blocco radio guasto di cui all'art. 3 comma 4.		Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			
12 – Nel caso in cui si verifichi, il contemporaneo guasto delle telecomunicazioni e l'assenza della MA, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione delle telecomunicazioni o al ricevimento della MA.	11.6 In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.	Vale quanto previsto per il precedente comma 3.			
<p align="center">ARTICOLO 4</p> <p align="center">Esercizio normale con posti presenziati da DM</p> 1 – In aggiunta alle norme di pertinenza di cui all'art. 2 devono essere osservate le norme dei commi seguenti.		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
2 – Per l'inversione del blocco radio fra un posto periferico presenziato ed un altro telecomandato dal DCO, il DM, ricevuto l'ordine dal DCO, trasmette la richiesta oppure il consenso di inversione, a seconda che il blocco radio sia orientato verso il posto presenziato o verso il posto attiguo telecomandato dal DCO; l'operazione complementare (consenso o richiesta) deve essere eseguita dal DCO.	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. 7.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.	Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.	X		
3 – Inversione del blocco radio di linea fra due posti periferici entrambi presenziati, avviene mediante		Vale quanto previsto per il precedente			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>richiesta da parte del DM del posto periferico verso il quale è orientato il blocco radio e concessione del Consenso da parte del DM dell'altro posto. Tale operazione è subordinata al ricevimento dell'ordine verbale del DCO.</p>		<p>comma 2.</p>			
<p>ARTICOLO 5 Anormalità e guasti con posti presenziati da DM 1 – In aggiunta alle norme di pertinenza di cui all'art. 3, devono essere osservate le norme dei commi seguenti. L'agente che presenzia il posto periferico deve sempre informare il DCO delle anomalie al blocco radio rilevate.</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. 7.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altre persone, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		
<p>2 – Per le partenze o proseguimento da un PdS presenziato da DM, con segnale virtuale disposto a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il DM nel chiedere il nulla osta dovrà anche precisare se esiste la via libera di blocco radio. Il DCO completerà il nulla osta con le prescrizione da praticare al treno.</p>	<p>10.3 La ripresa della circolazione dei treni alle condizioni di cui al precedente punto 10.2 deve essere sempre ordinata dal regolatore della circolazione, salvo la concessione del consenso al movimento da parte del sistema di segnalamento.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>3 – In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione/riattivazione di un binario o di inversione del blocco radio, il DCO deve dare i necessari avvisi con dispaccio al DM del posto periferico.</p>	<p>.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>4 – L'inversione del blocco radio su un binario con una o più sezioni di blocco radio guaste è resa efficace mediante l'impiego dell'apposita funzione di soccorso, solo tra due posti attigui entrambi presenziati, oppure direttamente dal DCO previo apposito comando di soccorso. L'azionamento della funzione/comando di soccorso è subordinato all'accertamento della libertà della tratta da parte del DCO.</p>	<p>10.2 Le condizioni di sicurezza mancanti, che impongono il rispetto di quanto previsto al precedente punto 10.1, che non vengono individuate in modo automatico dal sistema di segnalamento devono essere individuate dal regolatore della circolazione. In tale ultima evenienza il regolatore della circolazione deve mettere in atto i necessari provvedimenti atti ad assicurare che il suo intervento non riduca il livello di sicurezza, normalmente realizzato dai dispositivi</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>tecnologici.</p> <p>Qualora in seguito al controllo delle condizioni mancanti il regolatore della circolazione debba ricorrere all'uso delle funzioni di soccorso devono essere effettuati, prima del loro utilizzo, gli accertamenti che consentono di realizzare le condizioni di sicurezza che non sono più accertate dagli apparati e sistemi di sicurezza.</p> <p>Il regolatore della circolazione deve, in ogni caso, considerare come condizione di sicurezza mancante quando non abbia riscontro certo della regolare disposizione degli enti di sicurezza interessati.</p>				
<p>5 - Qualora su di un tratto esercitato in entrambi i sensi su un solo binario non si possa far uso del dispositivo per l'inversione del blocco radio, 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 blocco radio.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>ARTICOLO 6 Guasto dell'apparecchiature di bordo ERTMS/ETCS L2 Il PdC, oltre all'osservanza delle norme previste dalla specifica Istruzione, dopo l'arresto del treno deve provvedere ad informare verbalmente il DCO che l'apparecchiatura di bordo è guasta, precisando la progressiva chilometrica. In tal caso dovranno essere conservate le norme previste nei precedenti art. 3 e art. 5 comma 2.</p>	<p>9.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale fisso, cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF.</p> <p>Procedure di interfaccia di competenza del GI.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
<p>ARTICOLO 7 Rapporti con gli agenti della manutenzione. Lavori di manutenzione e riparazione delle apparecchiature di blocco radio 1 I lavori di manutenzione o riparazione devono essere eseguiti, per quanto possibile in assenza di circolazione. Detti lavori devono essere eseguiti preferibilmente in regime di interruzione, oppure in</p>	<p>23.1 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</p>	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>regime di accordi verbali (registrati o non registrati) oppure di mod. M.40. Qualora l'Orario di Servizio preveda periodi di sospensione della circolazione, i lavori potranno essere eseguiti anche in tali periodi e comunque in regime di interruzione. L'AM, prima di eseguire i lavori, deve prendere accordi con il DCO (o DM interessato). Spetta poi al DCO (o al DM) stesso valutare, ai fini della regolarità della circolazione, in quale regime è più opportuno far eseguire i lavori. Per l'esecuzione dei lavori al blocco radio o ad enti o apparecchiature che hanno influenza sul blocco radio dovrà sempre essere 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>linea e del tipo di lavorazione in atto e comunque non inferiore a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h, - metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h, - metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h, - metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h, - metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h, - metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h; <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 assenza di circolazione dei treni e delle manovre, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>23.2 Le modalità di cui al precedente punto 23.1 devono prevedere l'inibizione all'inoltro di treni sul tratto di binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo oppure la protezione del citato tratto di binario, rispetto alla provenienza dei treni, con un segnale fisso, in corrispondenza del quale il sistema di segnalamento deve imporre l'arresto ai treni attesi. In sostituzione del segnale fisso può essere utilizzato un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sistema di protezione che comandi l'arresto dei treni attesi in caso di indebito superamento del segnale di arresto stesso. L'ingresso dei treni nel tratto protetto dal segnale fisso o dal segnale di arresto a mano deve poter essere autorizzato solo quando il binario interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo è sgombro da attrezzature, rotabili e uomini.</p> <p>23.3 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al precedente punto 23.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le cautele di cui al punto 23.2, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente</p>				

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>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 23.1 medesimo.</p> <p>23.4 I lavori di manutenzione o di riparazione ai segnali luminosi che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 23.1, 23.2 e 23.3, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita e con i relativi PI del sistema di protezione che assicurino l'informazione di via impedita. Al fine di garantire tale informazione di via impedita i citati segnali, di giorno, possono essere mantenuti spenti, informandone con prescrizione registrata i treni interessati. In mancanza di protezione da parte del sistema di protezione, i lavori ai segnali luminosi devono essere eseguiti sempre in assenza della circolazione dei treni.</p> <p>23.5 I lavori di manutenzione o riparazione alle sole apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni devono essere eseguiti in assenza della circolazione dei treni. E' tuttavia ammesso, sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 23.1, 23.2 e 23.3, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa nei seguenti casi:</p> <p>a) quando i lavori interessano solo i PI dei segnali, facendo escludere la funzione di protezione in corrispondenza dei segnali stessi;</p> <p>b) quando i lavori interessano il funzionamento del SST, di più segnali o del sistema di distanziamento, facendo escludere la funzione di protezione nel percorrere il tratto di linea interessato.</p>				
<p>2 – Procedure operative per lavori al blocco radio</p> <p>2.1 – Lavori su almeno due stazioni radio – base (BTS) consecutive. I lavori possono essere eseguiti in regime di interruzione di entrambi i binari per la tratta interessata, oppure in regime di giunto telefonico tra i</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IESBR	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
due PdS che delimitano la tratta interessata dal guasto su entrambi i binari; in quest'ultimo caso l'AM deve indicare sul modulo M.40 le sezioni di blocco radio di entrambi i binari non coperte dalla rete radiomobile e di conseguenza da ritenere guaste.					
<p>2.2 Lavori alle sezioni di blocco radio. Se nella fase di riparazione ad una sezione di blocco radio:</p> <p>a) è garantita l'occupazione della sezione di blocco radio: l'AM può eseguire i lavori previa intese verbali con il DCO. La circolazione può essere regolata senza alcuna formalità. Al termine dei lavori l'AM deve avvisare con dispaccio il DCO. Qualora si renda necessario effettuare prove di funzionamento, si potrà ricorrere al regime di interruzione ed in tal caso la riattivazione dell'interruzione da parte dell'AM deve intendersi comprensiva anche dell'avviso di corretto funzionamento del blocco;</p> <p>b) non è garantita l'occupazione della sezione di blocco radio: l'AM può eseguire i lavori in regime di interruzione o in regime di giunto telefonico tra i due PdS che delimitano la tratta interessata dal guasto. Al termine delle operazioni, l'AM deve avvisare con dispaccio il DCO del regolare funzionamento della sezione interessata o del blocco radio tra i due PdS.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>2.3 Lavori ai punti informativi. I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			
<p>2.4 Lavori agli impianti di sicurezza e segnalamento interessanti le interconnessioni. L'esecuzione dei lavori deve in ogni caso avvenire in regime di interruzione.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			