

Tabella delle corrispondenze tra le Istruzioni per l'Esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ad uso del personale dei treni (IELB AV/AC) inserite nell'IPCL e nell'ISPA ed 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 deviativi 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.

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>ART.1 DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALLA LINEA , AI PDS ED ALLA CIRCOLAZIONE</p> <p>1. La normativa vigente (artt.2/2 r 19/4 RCT, artt.14/2 e 36/4 IPCL) consente che su determinate linee (o tratti di linea) a doppio binario dotate di "speciali attrezzature", possano essere impartite disposizioni particolari per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di circolazione (linee banalizzate). Queste Istruzioni riportano le norme previste dalle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 riguardanti il personale dei treni.</p> <p>Per le situazioni non previste nelle presenti Istruzioni e nelle eventuali norme di dettaglio, emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate nell'orario di servizio, dovranno essere adottate le norme regolamentari comuni.</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>2.7 Per assicurare la circolazione dei treni in sicurezza sull'infrastruttura è installato il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</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>Introdotta il principio che le linee sono tutte banalizzate, salvo alcune di esse sulle quali i treni sul binario illegale circolano solo in casi eccezionali.</p> <p>Aspetti organizzativi di competenza del GI.</p>	X		X
<p>2. Sono ammessi a circolare solo treni equipaggiati con le apparecchiature di bordo (sottosistema di bordo) previste dal sistema ERTMS/ETCS L2. Qualora un treno per guasto verificatosi durante la corsa non possa utilizzare le suddette apparecchiature, il personale di condotta (PdC), dopo l'arresto, ne deve dare immediato avviso scritto al DCO, precisando la progressiva chilometrica.</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 di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema ..omissis.. del rotabile; - sistema ..omissis.. di condotta; - dispositivo ..omissis.. di condotta; 	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza delle IF.</p> <p>Procedure di interfaccia di competenza del GI.</p>	X	X	

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<ul style="list-style-type: none"> - sottosistema ..omissis.. terra-treno; - dispositivo ..omissis.. acustiche. <p>4.19 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1., escluso il tratto dall'avvio del treno fino al ricevimento a bordo dei dati relativi all'infrastruttura necessari ad attivare la protezione che deve essere percorso non superando la velocità di 50 km/h.</p> <p>9.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. 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>3. Ai fini delle presenti Istruzioni con il termine Posto di Servizio (PdS) s'intendono le stazioni, i posti movimento, i posti di comunicazione ed i bivi dotati di attrezzature per la circolazione dei treni sul binario di destra.</p>	<p>2.11 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono atte al distanziamento dei treni e sono delimitate da segnali di protezione.</p> <p>2.12 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: nelle quali possono svolgersi incroci, precedenze, cambio del binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), della linea percorsa e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate anche posti di movimento; - <i>bivi</i>: nei quali si diramano più linee; 	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario; - <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al solo distanziamento dei treni. 				
<p>4. Le speciali attrezzature , di cui al comma 1, sono le seguenti:</p> <p>a) dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario (1);</p> <p>b) blocco radio con dispositivo dotato di organi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del blocco sul binario in esercizio e cioè per la circolazione a destra o il ripristino, sullo stesso binario, della circolazione a sinistra.(2);</p> <p>c) impianti di sicurezza che permettono la formazione di itinerari da e per il binario di destra o per il ripristino, sullo stesso binario , della circolazione a destra;</p> <p>d) segnalamento di linea per la circolazione a destra.</p> <p><i>(1) Un binario escluso dalla circolazione per mezzo di tale dispositivo è detto più brevemente "binario a destra" e "binario a sinistra" e sempre in relazione con la direzione di corsa del treno.</i></p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei rotabili 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 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 rotabili. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>5. Le sezioni di Blocco radio sono delimitate, salvo quanto previsto nel successivo capoverso, dagli appositi segnali imperativi di cui all'art. 43 bis del Regolamento sui Segnali. La prima sezione in ingresso e l'ultima sezione in uscita da tali linee sono delimitate, da un lato, dal segnale di confine in entrata, e dal segnale di confine in uscita. I segnali di confine sono segnali luminosi di prima categoria preceduti da segnali di avviso.</p>	<p>7.28 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco".</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>6. La segnaletica di linea e dei PdS è ubicata a sinistra per i treni circolanti sul binario di sinistra ed a destra per i treni circolanti sul binario di destra, rispetto al loro senso di circolazione. I segnali di confine posti a sinistra sono con schermo rotondo mentre quelli posti a destra</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>L'ubicazione dei segnali è disciplinata dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
sono a schermo quadrato. I predetti segnali sono posti in precedenza immediata del punto protetto e in corrispondenza del termine della sezione di blocco indicata sul segnale.					
<p>7. I segnali imperativi di blocco radio , dei PdS e di linea, sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra , sono contraddistinti con numeri di quattro cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari, con l'aggiunta della progressiva chilometrica. Ai numeri dei segnali imperativi relativi al senso di circolazione di 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 di inoltro, mentre sullo stante dei segnali imperativi di Posto di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui all'art.65 bis comma 3 figura 1 del Regolamento sui Segnali. I segnali di confine in uscita dalla linea con blocco radio sono contraddistinti secondo la specifica funzione svolta dal segnale rispetto al regime di circolazione del tratto di linea successivo. Nell'Orario di Servizio vengono indicati con specifici segni convenzionali (art.3 PGOS) tutti i segnali imperativi e di confine, nonché la loro numerazione e progressiva chilometrica. Nell'Orario di Servizio viene altresì indicata la specifica funzione svolta dai segnali di confine ubicati in uscita dalla linea con ERTMS/ETCS L2 rispetto il tratto di linea successivo, nonché l'eventuale funzione svolta dai segnali di confine ubicati in ingresso alla linea ERTMS/ETCS L2 rispetto al tratto di linea precedente.</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 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>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>8. La circolazione unidirezionale - o marcia parallela - su entrambi i binari, dei treni che utilizzano il blocco radio orientato nel medesimo senso sui due binari della linea, è ammessa. La contemporanea circolazione con il blocco 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>7.29 Ciascun binario atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>blocco".</p> <p>7.30 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>9. Nei PdS presenziati per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti alla circolazione devono essere osservate le norme di cui all'art. 18/2 RCT e corrispondente art. 35/2 IPCL (il dispositivo di esclusione è uno dei dispositivi atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto). Nei PdS telecomandati non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.</p>		<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>10. Le linee sono attrezzate con il sistema GSM-R. Oltre alla presenza dei terminali mobili (veicolari e palmari) sono presenti sulla linea postazioni telefoniche fisse secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - all'imbocco delle gallerie di lunghezza superiore a 300 metri: un telefono su ciascun binario; - all'interno delle gallerie di lunghezza superiore a 1000 metri: un telefono ogni 1000 metri circa (uno per ciascun binario in posizione affacciata). Tale distanza può essere aumentata per consentire l'installazione del telefono in corrispondenza di ciascun segnale imperativo; - nei PdS in corrispondenza: - del fabbricato di servizio; - delle punte scambio; - dei posti di verifica boccole. 	<p>2.8 Per consentire la comunicazione telefonica con i treni sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno". Su determinate linee è possibile inviare contemporaneamente a uno o più treni una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			
<p>11. Le linee con blocco radio devono essere riportate nell'Orario di Servizio specificando che è consentita la marcia parallela. Nelle fiancate principali dell'Orario di Servizio devono essere riportate le indicazioni riguardanti anche il binario di destra per ciascun senso di marcia.</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 Disposizioni di Eser-</p>	<p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>			

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	cizio 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>12. L'inoltro di treni sul binario di destra con Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema non comporta alcun avviso ai treni medesimi. Ai treni percorrenti il binario di destra, in luogo delle prescrizioni di cui agli artt. 19 RCT e 36 IPCL, vanno praticate, quando occorrenti, le prescrizioni di cui alla presente Istruzione.</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate. Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p>	Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		
<p>13. Qualora, pur essendo regolarmente orientato il blocco radio, l'inoltro di un treno dovesse avvenire in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis – B lettere <i>a</i>) e <i>b</i>) del Regolamento sui Segnali) ed il movimento del treno dovesse avvenire in manovra, oltre ad ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis – B lettera <i>c</i>) del Regolamento sui Segnali), va dato avviso al treno, con modulo M. 40 TELEEC (Blocco Radio), del binario sul quale dovrà istradarsi: <i>"Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA"</i>.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 12.			
<p>14. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del <i>"fuori servizio"</i>, la circolazione deve essere regolata, sul binario interessato, secondo le norme del blocco guasto, riportate nelle apposite Istruzioni. In tal caso, l'operatore (DM o DCO) competente a rimuovere il <i>"fuori servizio"</i>, deve disporre la riattivazione con dispaccio, notificando con lo stesso il guasto delle apparecchiature di riattivazione, secondo le modalità previste nelle istruzioni di dettaglio. La mancata riattivazione di un binario determina il mantenimento nello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole. La circolazione a doppio binario potrà essere ripresa istradando i treni sul binario di sinistra, per ciascun senso di</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 12.			

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
marcia. Riattivato il binario interessato, la circolazione dovrà essere regolata sul binario stesso con il giunto telefonico, secondo le modalità previste dalla Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio.					
15. Nel caso di guasto contemporaneo del dispositivo per l'inversione del blocco e delle telecomunicazioni, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere arrestata fino alla riparazione del dispositivo o delle telecomunicazioni.	11.6 In caso di guasto contemporaneo ai sistemi di comunicazione e di distanziamento la circolazione dei treni deve essere sospesa.				
16. L'esclusione dalla circolazione di un binario determina, sul binario stesso, l'inefficacia del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole.		Aspetti organizzativi di competenze del GI.	X		
<p align="center">Art. 2 PRESCRIZIONI - RALLENTAMENTI - ABBASSAMENTO ARCHETTI - TRATTI NEUTRI PER CAMBIO FASE - INDICATORI DI VELOCITÀ MASSIMA</p> <p>1. Sulle linee attrezzate con sistema ERTMS/ETCS L2 tutti i treni, salvo i casi di cui al successivo capoverso, devono essere in possesso delle prescrizioni sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra. Le prescrizioni sono notificate ai treni dal Sistema, fatta eccezione per i casi previsti dalle Disposizioni e Istruzioni di servizio, per i quali le prescrizioni devono essere notificate a mezzo degli appositi moduli. Le prescrizioni notificate con gli appositi moduli sono valide sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra, se non è diversamente precisato; tale precisazione, se occorrente, compete a chi dispone l'emissione di una prescrizione, e va riportata nel modulo stesso con la dizione: "se <i>istradati sul binario di sinistra</i>" o "se <i>istradati sul binario di destra</i>". Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti a sinistra, o perché circolanti a destra) le prescrizioni di carattere accidentale afferenti ai tratti fino al PdS attiguo a quello ove la prescrizione è notificata; in tal caso non occorre indicare nel modulo di prescrizione la predetta precisazione.</p>	<p>4.8 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 che non possono essere comunicati mediante i modi di cui al precedente punto 4.11 sono notificati ai treni con specifiche prescrizioni mediante idonei supporti (cartacei o informatici) oppure mediante comunicazioni verbali registrate.</p> <p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate ai treni utilizzando formule predefinite e codificate.</p>	Procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		
<p>2. Rallentamenti a) Gestione dei rallentamenti La gestione con il sistema ERTMS/ETCS L2 è</p>	12.5 In caso di anomalità all'infrastruttura devono essere imposte ai treni le necessarie restri-	Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>prevista per i rallentamenti che tramite l'interfaccia operatore del Posto Centrale del blocco radio "interfaccia operatore RBC" vengono comunicati al sistema stesso. Il Sistema ERTMS/ETCS L2 gestisce i rallentamenti imponendo al treno, con la concessione dell'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa oppure con Marcia a Vista (art. 21 bis - B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali) un tetto di velocità, nel tratto di linea interessato, non superiore alla velocità imposta dai rallentamenti medesimi. In caso di Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis - B lettera c) del Regolamento sui Segnali) per un tratto di linea interessato da rallentamenti, ai treni deve essere notificato, con specifica prescrizione, la relativa riduzione di velocità secondo le modalità di cui alla successiva lettera d). I rallentamenti con fermata sono gestiti dal sistema ERTMS/ETCS L2 con l'adozione di specifiche procedure. I rallentamenti con fermata e quelli con velocità inferiore a 20 km/h sono ammessi solo al fine di evitare l'arresto della circolazione sulla linea. Dovendo necessariamente attivare tali rallentamenti le strutture interessate dovranno stabilire di volta in volta gli eventuali provvedimenti ritenuti necessari. I rallentamenti contigui e i rallentamenti ravvicinati sono gestiti con i criteri previsti per più rallentamenti singoli programmati. I rallentamenti spostabili sono gestiti con i criteri previsti per i rallentamenti fissi. La gestione dei rallentamenti è realizzata su tutti i binari:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in linea; - nelle interconnessioni; - nei posti di servizio. <p>Ogni qualvolta si renda necessario attivare rallentamenti o riduzioni di velocità inferiori a 50 Km/h su tratti che comprendono posti di cambio fase disalimentati (attivi), le Unità periferiche interessate devono valutare la necessità o meno di procedere alla rialimentazione dei PCF stessi per tutta la durata del rallentamento.</p> <p>b) Gestione delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti Le riduzioni di velocità diverse dai rallenta-</p>	<p>zioni temporanee di velocità, denominate rallentamenti.</p> <p>12.6 I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni.</p>				

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>menti sono gestite con i medesimi criteri previsti per i rallentamenti improvvisi. In caso di circolazione di treni con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis – B lettera c) del Regolamento sui Segnali) valgono le procedure previste nella successiva lettera d).</p> <p>c) Segnalazione e notifica dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) I rallentamenti non sono segnalati sul terreno con i segnali di cui al Regolamento sui Segnali né notificati ai treni con il modulo M.3, salvo quanto previsto per i rallentamenti interessanti il tratto di linea in ingresso ed uscita da tali linee (interconnessioni lettera g)).</p> <p>d) Riduzioni di velocità per rallentamenti da notificare ai treni in caso di circolazione con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione In caso di circolazione di treni con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis – B lettera c) del Regolamento sui Segnali) su tratta interessata da rallentamenti con velocità uguale o inferiore a quella prevista dalla modalità di circolazione (con marcia a vista oppure con giunto telefonico), il DCO deve prescrivere ai treni stessi, per l'intera tratta da percorrere, una limitazione di velocità pari a quella prevista dal rallentamento con valore di velocità più basso. Nelle interconnessioni tale procedura è limitata alla parte dei rallentamenti gestiti dal Sistema ERTMS/ETCS L2.</p> <p>e) Mancata comunicazione di un rallentamento al sistema (rallentamento non gestito) Nel caso di anomalie che non consenta l'inserimento nel RBC di un rallentamento o di una riduzione di velocità, il DCO deve arrestare i treni al segnale imperativo (di PdS, di PdE o di fine sezione), attiguo alla tratta interessata dal rallentamento o dalla riduzione di velocità e prescrivere a tutti i treni la relativa limitazione di velocità per la tratta compresa fra i segnali imperativi interessati (di PdS, di PdE o di fine sezione). La tratta soggetta al rallentamento o riduzione di velocità deve essere percorsa utilizzando la funzione vigilante attiva.</p>					

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>f) Rallentamenti improvvisi L'agente che attivi un rallentamento non programmato (improvviso), fermo restando l'adozione delle cautele previste dalle norme comuni, deve darne immediato avviso al DCO fornendo tutte le notizie occorrenti. Il DCO deve accertare la libertà della tratta interessata e comandare l'inibizione apertura dei segnali attigui che la delimitano (segnali imperativi di PdS, segnali imperativi di PdE e segnali imperativi di fine sezione). Il DCO, qualora lo ritenga necessario, in relazione alla situazione di circolazione, dovrà provvedere alla protezione del tratto interessato arrestando la circolazione dei treni con messaggi di emergenza. Acquisita la certezza dell'arresto della circolazione nel tratto interessato, egli dovrà provvedere all'inserimento del rallentamento stesso nel RBC che, in questo caso, potrà avvenire senza adottare particolare cautele. Inserito il rallentamento nel RBC il Sistema gestisce il rallentamento rispetto tutti i treni arrestati con messaggio di emergenza. Resta inteso che nel caso in cui tali treni dovessero impegnare il tratto soggetto a rallentamento con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis - B lettera c) del Regolamento sui Segnali) dovranno essere adottate le procedure della precedente lettera d). Il DCO potrà utilizzare, se ritenuto opportuno, i rallentamenti predefiniti previsti dal Sistema, con velocità non superiore a quella del rallentamento improvviso, tenendo tuttavia presente che all'interno dei PdS è possibile utilizzare i rallentamenti predefiniti solo sui binari di corsa.</p> <p>g) Rallentamenti ubicati in ingresso ed in uscita dalle linee con ERTMS/ETCS L2 (interconnessioni) Le modalità di gestione dei rallentamenti ubicati in ingresso ed in uscita dalle linee con ERTMS/ETCS L2 (interconnessioni) sono riportate nell'allegato 1.</p>					
<p>3. Abbassamento archetti. a) Abbassamento archetti per cambio tensione (POC) Le norme per l'abbassamento dei pantografi per cambio tensione (POC) sono riportate nel-</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.			

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>le Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV c.a. e corrispondente Estratto ad uso del Personale di Condotta delle Locomotive (All. VI bis della PGOS) e nell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).</p> <p>b) Abbassamento archetti per esigenze diverse dal cambio tensione</p> <p>Le norme per l'abbassamento dei pantografi per esigenze diverse dal cambio tensione sono riportate nelle Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV c.a. e corrispondente Estratto ad uso del Personale di Condotta delle Locomotive (All. VI bis della PGOS) e nell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).</p> <p>4. Le norme per la gestione dei tratti neutri per cambio fase (PCF) sono riportate nelle Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV c.a. e corrispondente Estratto ad uso del Personale di Condotta delle Locomotive (All. VI bis della PGOS) e nell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).</p> <p>5. Le variazioni di velocità massima relative a ciascuno dei binari, risultanti dall'Orario di Servizio, non sono segnalate sul terreno con gli indicatori di velocità massima.</p>					
<p>Art. 3 <i>Soppresso</i></p>					
<p>Art. 4 CANTIERI DI LAVORO.</p> <p>I cantieri di lavoro possono operare, nel rispetto di quanto previsto dall'apposita Istruzione, in regime di interruzione oppure con protezione autonoma nei casi ed alle condizioni stabilite dall'apposita Istruzione stessa.</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 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 	<p>Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.</p>	<p>X</p>		

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	<p>km/h,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 precedente punto 23.2, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e bina-</p>				

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
	ri in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività di cui al citato punto 23.1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al precedente punto 23.1 medesimo.				
<p align="center">Allegato 1</p> <p>Disposizioni particolari relative alle interconnessioni</p> <p>1. Rallentamenti interessanti le interconnessioni.</p> <p>All'interno delle interconnessioni, per effetto della sovrapposizione, tra i segnali di confine, dei regimi di circolazione, può verificarsi che uno stesso rallentamento, in relazione alla sua ubicazione, possa essere percorso in parte con il regime di circolazione di blocco tradizionale ed in parte in regime di circolazione di blocco radio, oppure in un senso con il regime di circolazione di blocco tradizionale e nell'altro senso in regime di circolazione di blocco radio. In regime di circolazione di blocco radio i rallentamenti sono gestiti dal sistema ERTMS/ETCS L2. Per i rallentamenti in uscita dalla linea con sistema ERTMS/ETCS L2, che hanno inizio nel punto di confine o comunque ad una distanza ridotta dal punto di confine rispetto quella richiesta per l'ubicazione dei segnali di avviso di rallentamento (art. 29 del Regolamento sui Segnali), il Sistema stesso impone al treno sul punto di confine la velocità del rallentamento.</p>		Aspetti organizzativi di competenza del GI.	X		
<p>1.1 Notifica e segnalazione dei rallentamenti ubicati a cavallo dei segnali di confine.</p> <p>Il rallentamento deve essere notificato con il Mod. M. 3 per l'intera estesa (sia per il tratto percorso in regime di circolazione di blocco tradizionale che per il tratto percorso in regime di circolazione di blocco radio). Non devono essere esposti i segnali di rallentamento previsti dal Regolamento sui Segnali, ricadenti nel tratto percorso in regime di circolazione di blocco radio; pertanto la segnalazione sul terreno risulta incompleta rispetto a quella prevista dall'art. 32 RS, in quanto è mancante o del</p>		Aspetti organizzativi e procedure, comprese quelle di interfaccia, di competenza del GI.	X		

IELB AC/AV	nuovo RCT	OSSERVAZIONI	GI	IF	Principi modificati
<p>segnale di avviso o di quello di fine rallentamento. Di tale mancanza deve essere fatta esplicita annotazione sui moduli L. 65, M. 50 e M. 3. Nel caso di rallentamento interessante un'interconnessione e che si estende anche sulla linea tradizionale, sui moduli L. 65 e M.50 deve essere indicata anche la progressiva chilometrica del punto di confine ai fini dell'inserimento in RBC.</p>					
<p>1.2 Notifica e segnalazione dei rallentamenti ubicati interamente all'interno dei due segnali di confine. La notifica e la segnalazione sul terreno deve essere fatta solo nel senso in cui la circolazione è regolata con il regime di blocco tradizionale.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.1.			
<p>1.3 Casi particolari di segnalazione e notifica dei rallentamenti interessanti le interconnessioni. Oltre a quanto previsto nei punti precedenti, per la segnalazione e la notifica dei rallentamenti interessanti le interconnessioni, devono essere osservati i criteri indicati nelle Tabelle I e II. L'adozione di tali criteri può determinare che in taluni casi in cui i rallentamenti, in relazione alle effettive esigenze della Manutenzione, potrebbero essere contenuti in una sola delle due zone di distanziamento, debbono essere estesi anche all'altra zona, per consentire la corretta protezione da parte del sistema ERTMS/ETCS L2.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.1.			
<p>1.4 Rallentamenti interessanti tratti di linea su cui sono ubicati POC. Nel caso di rallentamenti interessanti tratti di linea su cui sono ubicati POC la relativa velocità dovrà essere stabilita di volta in volta dalle strutture interessate.</p>		Vale quanto previsto per il precedente comma 1.1.			