



FERROTRAMVIARIA SpA

DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO E CON ACC-M

Edizione 2013

Ristampa 2022

Revisione	Data	Emissione	Verifica	Approvazione	Entrata in vigore
2022	15/04/2022	N. Lorusso G.L. Rosito M. Baglivo	G. Cassano E. Pasquini	M. Ronchi	30/09/2022

Elenco delle normative interne che hanno modificato il testo delle presenti Disposizioni

- DdE n.9/2019 del 12/08/2019
- OdS n.71/2019 del 11/09/2019
- DdE n.1/2020 del 22/09/2020
- Prospetto Informativo della Rete (PIR) 2021 edizione settembre 2020
- OGS 04 rev 04/2021 del 10/12/2021
- DdE n.1/2021 del 18/02/2021
- DdE n. 2/2021 del 18/02/2021
- DdE n. 3/2021 del 11/08/2021
- DdE n. 4/2021 del 11/08/2021
- FT-DI-SGS-P06 rev.10 del 16/09/2021
- FT-DI-SGS-P13 rev 04 del 30/10/2021
- FT-DI-SGS-P14 rev 08 del 30/10/2021
- FT-DI-SGS-P17 rev 07 del 30/10/2021
- Regolamento sui Segnali ristampa 2021 del 30/09/2021
- Regolamento per la Circolazione dei Treni ristampa 2022 del 28/02/2022

Indice

ART. 1 Generalità	4
ART. 2 CTC (Controllo Traffico Centralizzato) evoluto e linee con ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato - Multistazione)	5
ART. 3 Dirigente Centrale Operativo	7
ART. 4 Agente treno e sue mansioni	8
ART. 5 Posti periferici	9
ART. 6 Deviatoi	10
ART. 7 Passaggi a Livello	11
ART. 7 bis Enti di linea comandati da ACC-M	11
ART. 8 Documenti delle Località di Servizio	11
ART. 9 Prescrizioni	12
ART. 10 Costituzione degli itinerari	13
ART. 11 Precedenze	13
ART. 12 Partenza dei treni	14
ART. 13 Effettuazione treni straordinari e supplementari – Soppressione treni	14
ART. 14 Manovre	15
ART. 15 Interruzioni di circolazione	17
ART. 16 Treni materiali e mezzi d’opera	19
ART. 17 Cantieri di lavoro	20
ART. 18 Inibizione apertura segnali	20
ART. 19 Nulla osta del Dirigente Centrale Operativo	21
ART. 20 Operazione di ricontrollo	21
ART. 21 Guasto alle apparecchiature telefoniche	21
ART. 22 Guasto alle apparecchiature del sistema CTC Evoluto	22
ART. 22 bis Guasto alle apparecchiature del sistema ACC-M	24
ART. 23 Movimenti dei treni con segnali disposti a via impedita	25
ART. 24 Attivazione dei segnali di avanzamento e di avvio nelle Località di Servizio gestite con ACC-M	28
ART. 25 Anormalità nella corsa dei treni	30
ART. 26 Modulistica	31

ART. 1
Generalità

1. Su determinate linee provviste di attrezzature stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura, la circolazione dei treni è regolata da un ***Dirigente Centrale Operativo (DCO)***.
2. Sulle linee esercitate in Dirigenza Centrale Operativa conservano pieno valore e devono essere osservati i Regolamenti ed ogni altra Disposizione e Prescrizione di esercizio.
3. Le norme di esercizio riguardanti specifiche attrezzature (apparati, blocco, ecc.) risultano dalle relative Istruzioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.
4. Soppresso.

ART. 2

CTC (Controllo Traffico Centralizzato) evoluto e linee con ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato - Multistazione)

1. Su determinate linee, le Località di Servizio possono essere comandate con caratteristiche di sicurezza dal Regolatore della Circolazione che presenzia le Località:
 - ***a distanza da Posto Centrale Multistazione;***
 - ***sul posto;***
 - ***sul posto da Postazione Remotizzata.***

I limiti di giurisdizione del Dirigente Centrale Operativo restano individuati dalle stazioni presenziate con Regolatore della Circolazione che normalmente immettono treni nell'area di giurisdizione dello stesso.

Sulle linee in ACC-M i posti periferici sono sempre connessi al posto centrale multistazione.

Il comando contemporaneo di un posto periferico da diverse postazioni non si può mai verificare in quanto impiantisticamente le stesse sono in ***mutua esclusione*** tra di loro. I posti periferici connessi e presenziati (sul posto, da posto centrale o da remoto) ***non hanno regimi di esercizio*** ma solo diverse modalità di presenziamento.

2. L'***Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACC-M)*** dispone di comandi ed acquisisce controlli in sicurezza per la gestione delle località e delle linee. Per l'ACC-M vengono normalmente impiegate le norme e le funzionalità del presenziato per le linee non in telecomando. L'esercizio di tale particolare tipo di apparato e gli accertamenti sugli impianti ad esso connessi fanno parte di specifiche Istruzioni di Servizio. Nei casi di ***degrado*** degli impianti, per cui la vigente normativa prevede l'espletamento di determinati accertamenti e l'adozione di specifiche cautele, in assenza di un Agente abilitato sul posto, onde permettere l'attivazione dei segnali degradati o la consegna delle necessarie prescrizioni per l'effettuazione dei ***movimenti a via impedita***, il Regolatore della Circolazione si può avvalere del personale abilitato delle Imprese Ferroviarie adottando le procedure in analogia agli impianti gestiti in regime di telecomando secondo le norme vigenti. I segnali di protezione e partenza delle Località di Servizio sono muniti di segnali di avanzamento e di avvio che possono essere resi attivi in condizioni di presenziamento:
 - ***a distanza da Posto Centrale Multistazione;***
 - ***sul posto;***
 - ***sul posto da Postazione Remotizzata.***

Nelle ***Località di Servizio impresenziate e/o presenziate a distanza***, per i movimenti di ingresso con segnale disposto a via impedita, non è mai necessario che il ***personale abilitato delle Imprese Ferroviarie*** accerti la regolarità degli eventuali enti ubicati nella zona di uscita dell'itinerario di arrivo.

Tratti di linea gestiti con ACC-M possono essere presenti anche su linee esercitate in telecomando. Su tali linee il sistema CTC permette la formulazione di itinerari in automatico se il presenziamento avviene da Posto Centrale.

Nei posti periferici è prevista una **Postazione Operatore remotizzata**, funzionante solo se connessa con il Posto Centrale Multistazione (PCM), utilizzabile, tramite apposite procedure, sia dal Regolatore della Circolazione sia dall'Agente Manutentore.

Le modalità di impiego della Postazione Operatore remotizzata da parte degli operatori interessati sono disciplinate mediante norme di dettaglio.

Le linee attrezzate con CTC Evoluto e con ACC-M devono essere indicate nell'Orario Generale di Servizio.

3. Per le linee in ACC-M devono essere adottate anche le apposite norme di dettaglio emanate dal Gestore dell'Infrastruttura
Ai fini operativi del personale abilitato delle Imprese Ferroviarie, per tali linee valgono le medesime norme previste per le linee in telecomando.

ART. 3

Dirigente Centrale Operativo

1. Il Dirigente Centrale Operativo (DCO) regola la circolazione sui tratti di linea e nelle Località di Servizio a lui affidate; si avvale della collaborazione dei Regolatori della Circolazione delle Località di Servizio presenziate con ACC-M (DM) e, per determinate operazioni previste in situazioni particolari, si avvale anche della collaborazione del personale delle Imprese Ferroviarie, nonché del Manovratore eventualmente presente nelle Località di Servizio.
2. Il DCO è preposto all'attuazione del programma di circolazione ed opera in autonomia nei limiti previsti dalle norme regolamentari.
3. Il DCO ha a sua disposizione attrezzature informatiche di supervisione della circolazione che tracciano il grafico reale della marcia dei treni. Il DCO deve provvedere a tracciare manualmente il grafico reale solo in caso di guasto alle apparecchiature stesse. A tale scopo i DM devono comunicare al DCO l'orario di arrivo, partenza e transito dei treni dalle proprie Località di Servizio; gli orari interessanti le altre Località di Servizio sono invece desumibili dalle apposite ripetizioni che pervengono al Posto Centrale Multistazione.
4. I DCO devono essere in possesso di specifica abilitazione; prima di prestare servizio presso il posto centrale ed in occasione di sostanziali modifiche tecniche degli impianti debbono recarsi nelle Località di Servizio per prenderne conoscenza.
5. In caso di ***inconvenienti di esercizio***, il DCO deve provvedere prontamente ad attuare i provvedimenti di circolazione previsti dalla normativa vigente ed informare dell'accaduto il Responsabile Coordinatore Circolazione che deve avviare il flusso informativo verso gli enti preposti.
6. Presso il posto centrale deve essere presente tutta la modulistica necessaria allo svolgimento del servizio, prevista dalla normativa vigente, nonché la manualistica di mestiere.

ART. 4
Agente treno e sue mansioni

1. La funzione di *agente treno* viene svolta dall'*Agente di Condotta*; questi può demandare alcune attività ad altro personale abilitato dell'Impresa Ferroviaria, sulla base di procedure interne alla stessa.
2. L'intervento dell'agente treno può essere richiesto dal DCO o dal DM che presenzia le Località di Servizio a mezzo di telefono GSM-R o dell'apposito segnale di chiamata telefonica (Art. 69 Regolamento sui Segnali).
L'agente treno di un treno fermo ad un segnale a via impedita, di protezione o partenza di una Località di Servizio, in caso di mancata chiamata telefonica deve annunciarsi di iniziativa al Regolatore della Circolazione di giurisdizione trascorsi 3 minuti dalla fermata.
3. Per le comunicazioni con il DCO o i DM, devono essere utilizzate prioritariamente le apparecchiature telefoniche GSM-R o, alternativamente, quelle di linea.
4. L'agente treno su richiesta del DCO o di un DM:
 - riceve le prescrizioni;
 - effettua la manovra a mano dei deviatori;
 - adempie alle altre particolari incombenze previste dalle presenti Disposizioni.
5. L'agente treno di propria iniziativa deve tempestivamente segnalare al Regolatore della Circolazione di giurisdizione qualunque *anormalità* riscontrata durante la marcia del treno che possa pregiudicare la regolarità e/o la sicurezza dell'esercizio.

ART. 5

Posti periferici

1. Sulle linee gestite in CTC Evoluto con ACC-M, i Posti Periferici sono comandati e controllati in sicurezza dal Posto Centrale Multistazione (PCM); se previsto e previo presenziamento possono essere gestiti anche sul posto da DM oppure dalla postazione remotizzata da DM o da Agente Manutentore (AM) in possesso di specifica abilitazione, nel caso di suo intervento nell'impianto per lavori di manutenzione e/o riparazione.

Le procedure da osservare per l'utilizzazione dell'AM per lo svolgimento di operazioni di circolazione negli impianti, nel caso di guasto alle apparecchiature, sono emanate in apposite Istruzioni.

2. Per i Posti Periferici *gestiti con solo CTC* si adottano, di norma, i *regimi di esercizio* descritti di seguito:

TELECOMANDO (J)

In tale regime, che è quello normale, tutte le operazioni attinenti alla circolazione dei treni vengono telecomandate direttamente dal DCO con interventi sulla postazione CTC.

TRACCIATO PERMANENTE IN TELECOMANDO (TP/J)

Il DCO predispone il Posto Periferico per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.

ESCLUSO DAL TELECOMANDO (EDCO)

Tale regime viene attuato esclusivamente in caso di interventi di manutenzione e/o riparazione, secondo le specifiche disposizioni di dettaglio emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.

3. Tutti i Posti Periferici sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano dei deviatori, nonché dei segnali di chiamata telefonica.
4. Le Sale Movimento dei posti periferici impresenziati o presenziati a distanza sono chiuse. I Regolatori della Circolazione ed altri agenti stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura sono in possesso di chiave valida per l'accesso a tutte le predette Sale.
5. Soppresso
6. Nelle Località di Servizio gestite con ACC-M, i segnali di protezione e partenza sono muniti di segnali di avanzamento e di avvio attivabili sul posto, a distanza o da postazione remotizzata.
7. Soppresso
8. Soppresso

ART. 6

Devatoi

1. I devatoi esistenti nelle Località di Servizio possono essere con manovra centralizzata o con manovra a mano: quelli con manovra a mano sono assicurati con fermascambio a chiave muniti di controllo cumulativo di posizione e di efficienza quando sono richiesti per la formazione degli itinerari.

2. Tutte le casse di manovra dei devatoi centralizzati sono munite di segnale indicatore da deviatoio e della leva per l'eventuale manovra a mano. Il tipo delle casse di manovra, le caratteristiche di tallonabilità ed intallonabilità e le modalità per eseguire la suddetta manovra risultano dalle Istruzioni predisposte dal Gestore dell'Infrastruttura

Sulle linee gestite in CTC Evoluto con ACC-M, tutti i devatoi centralizzati sono muniti del segnale luminoso a luce blu e relativa tabella a fondo giallo di cui al punto C) dell'art. 63 del Regolamento sui Segnali. Tale segnale si attiva solo quando sia registrato un itinerario che comprende il deviatoio e siano impartiti i comandi relativi all'aspetto lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio.

Gli eventuali devatoi con manovra a mano (non centralizzati) ubicati su tali linee sono muniti solo della predetta tabella a fondo giallo.

L'accensione a luce blu fissa del segnale luminoso indica che il controllo è regolare e garantisce che la posizione assunta dal deviatoio è congruente con quella voluta dall'itinerario comandato.

La mancata accensione del segnale luminoso a luce blu di un deviatoio di percorso, quando il movimento avviene con l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante, indica la mancanza di una o entrambe le predette condizioni. I segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati nelle condizioni suddette, anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio per la mancanza di altre condizioni (PL di stazione e/o devatoi a mano e/o condizioni di linea) o per guasto della segnalazione medesima.

3. In prossimità dei devatoi sono ubicate delle unità bloccabili ove sono custodite e bloccate le chiavi occorrenti per la manovra a mano dei relativi devatoi.

Le chiavi possono essere sbloccate con apposito comando del Regolatore della Circolazione di giurisdizione.

Le serrature delle unità bloccabili sono dotate di un tasto di liberazione artificiale (TI) regolarmente piombato, che permette l'estrazione della chiave nel caso di inefficienza del comando elettrico di sbloccamento.

L'uso del suddetto tasto nei casi previsti è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione del Regolatore della Circolazione di giurisdizione.

ART. 7

Passaggi a Livello

1. La chiusura dei Passaggi a Livello avviene sull'effettiva marcia dei treni e la loro protezione, è di regola, realizzata mediante i segnali delle Località di Servizio o con segnali propri.
2. Soppresso
3. Sulle linee gestite in CTC evoluto con ACC-M, ove sono previsti determinati **comandi e controlli sicuri**, è rilevabile nel Posto Centrale Multistazione in sicurezza il controllo di chiusura dei Passaggi a Livello protetti dai segnali di partenza e protezione.
Su tali linee il Regolatore della Circolazione, in caso di presenziamento a distanza dal Posto Centrale Multistazione (PCM), tramite Terminale Operatore della singola Località di Servizio, comanda e controlla in sicurezza tutti gli enti della stessa e gli attinenti enti di linea. Pertanto, è rilevabile in sicurezza il controllo di chiusura di tutti i Passaggi a Livello di stazione e di linea comandabili dalla Località di Servizio medesima. Le relative procedure sono predisposte nelle apposite Istruzioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.

ART. 7 bis

Enti di linea comandati da ACC-M

1. Sulle linee gestite in CTC evoluto con ACC-M sotto la giurisdizione del DCO, per alcuni enti di linea (es: segnali, circuiti di binario, Passaggi a Livello, ecc.) sono disponibili alcune funzioni (es: chiusura segnali, esclusioni segnali e circuiti di binario, chiusura segnali stabilizzata, esclusioni stabilizzate, apertura Passaggi a Livello di linea, ecc.) impartibili mediante Terminale Operatore dell'ACC-M delle Località di Servizio limitrofe presenziate a distanza o sul posto da DM.
Nei casi in cui si renda necessario l'utilizzo di tali funzioni, il DM può impartire tali comandi solo a seguito di **autorizzazione con comunicazione registrata** da parte del DCO.

ART. 8

Documenti delle Località di Servizio

1. Nelle Sale Movimento di ciascuna Località di Servizio deve essere presente tutta la modulistica necessaria allo svolgimento del servizio, prevista dalla normativa vigente, nonché la manualistica di mestiere.
2. Soppresso

ART. 9

Prescrizioni

1. I moduli delle prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da stazioni presenziate a distanza devono essere compilati in tempo utile dall'Agente di Condotta in base alle comunicazioni ricevute dal DM. Il Gestore dell'Infrastruttura può disciplinare procedure particolari per l'emissione di prescrizioni di movimento di carattere permanente o di qualche durata.
2. Sulle linee di giurisdizione del DCO, oltre ai normali moduli M.3 ed M.2, vengono utilizzati i moduli M.2 TELEC/2, dal DCO ed M.2 TELEC/1, dai DM che presenziano le Località di Servizio e dall'Agente di Condotta per prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato III del Regolamento per la Circolazione Treni).

Nelle righe in bianco dei predetti moduli possono essere praticate ulteriori prescrizioni. Il DCO o il DM che presenzia le Località di Servizio, quando deve comunicare all'Agente di Condotta prescrizioni di movimento che prevedono l'uso di un apposito modulo, lo deve compilare e trasmettere il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare. In ogni caso il DCO o il DM deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Nella trasmissione del contenuto dei moduli deve essere indicata la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma. Nella compilazione dei moduli le prescrizioni non notificate debbono ritenersi nulle.

Il ricevente, dopo il collazionamento, deve trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma. Il DM che presenzia una Località di Servizio, deve utilizzare il modulo M.2 TELEC/1 compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni impartite con dispaccio dal DCO. Il modulo M.2 TELEC/1 può anche essere trasmesso per telefono dal DM all'Agente di Condotta. Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli utilizzatori.

3. Soppresso

ART. 10

Costituzione degli itinerari

1. Il DM che presenzia una Località di Servizio sul posto o da postazione remotizzata, per l'inoltro di ciascun treno verso il tratto di giurisdizione del DCO, attraverso il comando di itinerario di partenza¹, effettua la richiesta di **consenso** al **DCO** che lo concede con l'apposito comando.

Tale consenso è richiesto per la disposizione a via libera del segnale di partenza.

La concessione del consenso può essere effettuata automaticamente per i CTC dotati di appositi dispositivi atti alla gestione automatica del numero del treno e per gli itinerari di partenza comandati nelle Località di Servizio presenziate da Posto Centrale. Nel caso in cui il segnale di partenza che comanda l'itinerario non si disponga a via libera, il DM, sia in caso di presenziamento sul posto che a distanza, deve chiedere verbalmente il nulla osta al DCO e riceverlo con comunicazione registrata.

2. Il **comando degli itinerari** di arrivo e partenza viene impartito:
 - direttamente dal DCO nelle Località di Servizio gestite con solo CTC;
 - dal DM nelle Località di Servizio presenziate sul posto gestite con ACC-M;
 - dal sistema nelle Località di Servizio presenziate a distanza e gestite in CTC evoluto con ACC-M.

Per i treni che hanno origine da una Località di Servizio presenziata a distanza, il DM prima di disporre per la costituzione dell'itinerario di partenza, deve espletare le procedure di cui all'art. 9 comma 1.

3. Soppresso
4. Soppresso

ART. 11

Precedenze

1. In caso di necessità, consultato il Responsabile Coordinatore Circolazione, il DCO provvede, rispetto a quanto previsto dal Programma di Esercizio, a variare la successione dei treni senza particolari formalità, dandone comunicazione con dispaccio ai DM interessati, a meno che esistano particolari dispositivi di trasmissione del numero del treno.

¹ Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, la richiesta di consenso al DCO avviene esclusivamente con il comando di itinerario di partenza esterno.

ART. 12

Partenza dei treni

1. La partenza dei treni dalle Località di Servizio avviene d'iniziativa dell'Agente di Condotta a seguito della disposizione a via libera del segnale di partenza oppure nel caso di attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio. Nel caso di partenza con segnale a via impedita, quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.

ART. 13

Effettuazione treni straordinari e supplementari – Soppressione treni

1. Su richiesta dell'Impresa Ferroviaria i treni straordinari possono essere messi in circolazione dai Regolatori della Circolazione per disposizione del Responsabile Coordinatore Circolazione o del Responsabile Movimento.
2. L'annuncio deve essere esteso dal DCO a tutti i DM delle Località di Servizio interessate secondo le modalità previste dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.
Per il proseguimento dei treni straordinari e supplementari oltre il tratto di propria giurisdizione, il DCO deve dare le necessarie notizie ai DM interessati.
Sulle linee gestite in CTC evoluto con ACC-M, il **numero treno** è normalmente rilevato attraverso appositi sistemi informatici di trasmissione del numero stesso, pertanto il DCO avvisa verbalmente i DM interessati, ricevendone inteso con comunicazione registrata. L'indisponibilità dei suddetti sistemi informatici impone al DCO l'obbligo di dare comunicazione registrata dell'effettuazione ai DM interessati.
3. Per la soppressione, fusione e sostituzione dei treni valgono le stesse norme di cui al comma precedente in quanto pertinenti.

ART. 14

Manovre

1. Nelle Località di Servizio presenziate sul posto da DM le manovre si svolgono secondo le norme comuni.
Nelle Località di Servizio presenziate a distanza da DM, alle operazioni per l'effettuazione delle manovre deve provvedere il manovratore, ove presente, oppure, in mancanza dello stesso ed in caso di sopravvenuta necessità, altro agente abilitato delle Imprese Ferroviarie.
2. Soppresso
3. Quando la manovra debba superare il picchetto limite in una Località di Servizio presenziata sul posto, il DM, prima di autorizzarla, deve attenersi a quanto previsto dall'Art. 6 comma 19 del Regolamento per la Circolazione dei Treni.
Il DCO, per evitare la partenza dei treni dalla località limitrofa a quella nella quale si debba manovrare oltre il picchetto limite, deve revocare il "*consenso DCO*" o comandare una inibizione apertura segnali.
4. Quando si presenti la necessità di effettuare una manovra in una Località di Servizio presenziata a distanza, il manovratore, ove presente, oppure altro agente abilitato delle Imprese Ferroviarie, deve chiedere verbalmente l'autorizzazione al DM.

Nel caso in cui la manovra debba superare il punto protetto la richiesta va fatta con il seguente dispaccio:

"RdC ... chiedo autorizzazione alla manovra oltre il picchetto limite nella stazione di lato".

Il DM, si deve attenere a quanto previsto dall'Art. 6 comma 19 del Regolamento per la Circolazione dei Treni e, dopo aver comandato la chiusura dei segnali di protezione su ambedue i lati della località interessata ed aver attivato la funzione "*Esclusione SCC*" sulla stessa, può autorizzare la manovra oltre il picchetto limite con comunicazione registrata.

In entrambi i casi, al termine della manovra, l'agente che ne aveva fatto richiesta scritta deve comunicare al DM con dispaccio l'ultimazione della manovra.

La manovra dei deviatori centralizzati deve essere, di regola, effettuata dal DM mediante apposito comando sul terminale operatore ACC-M.

In caso di inefficienza dei deviatori centralizzati, la manovra a mano degli stessi deve essere effettuata dal manovratore o dall'agente abilitato delle Imprese Ferroviarie a seguito di autorizzazione da parte del DM secondo quanto previsto dall'Art. 6 comma 3 delle presenti Disposizioni.

5. Soppresso

6. Quando la manovra dei deviatori è effettuata dal DM, questi deve autorizzare verbalmente ogni singolo movimento dopo la predisposizione dell'istradamento; l'agente che comanda la manovra deve sempre accertare, per ogni singolo deviatoio, dopo il superamento del relativo picchetto speciale e prima di impegnare gli aghi, la regolare disposizione del deviatoio.
7. Quando la manovra in una Località di Servizio interessi uno o più Passaggi a Livello, l'agente che comanda la manovra deve farla arrestare prima di impegnare ciascun Passaggio a Livello e farla proseguire solo dopo essersi accertato della **protezione dell'attraversamento** o aver provveduto alla stessa.
8. Nelle Località di Servizio presenziate a distanza non possono aver luogo manovre senza la presenza di agente di cui al comma 1, salvo i casi di emergenza.
9. Lo **stazionamento dei veicoli** non è ammesso sui binari di circolazione, salvo casi particolari disciplinati dal Gestore dell'Infrastruttura.
10. Nelle Località di Servizio gestite con solo CTC ed in quelle gestite con ACC-M, può essere considerato manovra, su specifico ordine del DCO o del DM, il movimento di un treno con segnali disposti a via impedita. In tal caso non vanno osservate le modalità di cui ai commi precedenti, ma le sole prescrizioni impartite con M 2 TELEEC.
11. I movimenti di veicoli da e per i raccordi in linea devono essere effettuati solo in regime di interruzione, con le modalità previste all'art. 16 per i treni materiali.
12. Soppresso

ART. 15

Interruzioni di circolazione

1. Le richieste di conferma di interruzione devono essere rivolte sempre al DCO o al DM delle Località di Servizio, a seconda dell'ambito di giurisdizione, dall'agente manutentore interessato. Il dispaccio di annuncio deve essere diramato dal DCO ai DM delle Località di Servizio limitrofe, se presenziate, delimitanti il tratto interrotto. Il DCO, espletati gli obblighi di propria competenza, deve confermare con comunicazioni registrate l'interruzione all'agente richiedente. Su determinate linee dotate di particolari dispositivi, il dispaccio di annuncio alle stazioni interessate può essere sostituito da comunicazioni verbali. L'interruzione di un binario di linea si intende sempre delimitata dai segnali di protezione delle Località di Servizio, salvo specifica richiesta e concessione di ulteriori tratti di binario oltre i suddetti segnali. I DM delle Località di Servizio che concedono un'interruzione della circolazione del piazzale della Località che presenziano, devono darne avviso verbale al DCO ed al RCC.
2. Nelle Località di Servizio presenziate sul posto, per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti devono essere osservate le norme di cui all'art. 16 comma 3 del Regolamento per la Circolazione dei Treni (i dispositivi di esclusione e quelli di inibizione apertura dei segnali sono atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto). Nelle Località di Servizio telecomandate ed in quelle presenziate a distanza non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.
3. Sulle linee e nelle Località di Servizio dotate di particolari dispositivi, i dispacci di richiesta e conferma di interruzione fra agente manutentore ed il DCO o il DM possono essere sostituiti da intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte del Gestore dell'Infrastruttura.
4. Il DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente deve disporre per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto con l'impiego dell'apposito **dispositivo di fuori servizio**, accertandone il regolare funzionamento.
5. Il DCO, ricevuto il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione dall'agente titolare dell'interruzione, deve disporre per la riattivazione del binario fuori servizio a mezzo dell'apposito dispositivo; deve diramare inoltre la riattivazione ai DM cui era stato notificato l'annuncio di interruzione.
6. Sulle linee e nelle Località di Servizio dotate di particolari dispositivi², il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione fra agente manutentore ed il DCO o il DM può essere sostituito da intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

² I comandi disponibili per l'Agente Manutentore (AM) sul Terminale Manutentore servono a gestire oltre la funzione Esclusione stabilizzata (Es/IS) degli enti singoli anche la funzione di liberazione "fs" di linea. I comandi inerenti il "fs" richiedono la conferma con appositi comandi. Le modalità di impiego di detti comandi da parte di un AM sono disciplinate mediante apposite norme di dettaglio.

7. Soppresso
8. Per particolari opportunità di servizio il DCO può interrompere d'iniziativa un binario, attivando la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio.

ART. 16

Treni materiali e mezzi d'opera

1. I movimenti dei mezzi d'opera e dei treni materiali nell'ambito delle Località di Servizio avvengono con le norme previste per le manovre; devono inoltre essere utilizzati i particolari comandi eventualmente previsti nella Località di Servizio.
Quando un mezzo d'opera o treno materiale soste su un binario di circolazione di una Località di Servizio gestita con solo CTC, il DCO deve disporre il comando *“inibizione apertura segnali”* da ambo i lati della stazione.
L'utilizzazione del dispositivo di occupazione dei circuiti di binario, da prevedersi solo per i mezzi d'opera, in una Località di Servizio gestita con solo CTC, deve essere richiesta verbalmente dal DCO e confermata con comunicazione registrata dall'agente di scorta del mezzo d'opera. In mancanza di tale conferma il ricevimento dei treni deve avvenire con segnale disposto a via impedita.

2. La circolazione in linea dei mezzi d'opera deve sempre avvenire in regime di interruzione della circolazione.
L'uscita dei mezzi d'opera e treni materiali dalle Località di Servizio gestite con solo CTC deve avvenire dopo la predisposizione dell'istradamento, su autorizzazione verbale del DCO.
L'agente di scorta, dopo che il mezzo d'opera o treno materiale ha liberato la Località di Servizio, deve avvisare con comunicazione registrata il DCO, utilizzando la seguente formula:
“Stazione (o bivio ecc.) di liberata. Mezzo d'opera (o treno materiale) prosegue su binario interrotto”.
Per il ricovero nelle Località di Servizio, il mezzo d'opera o treno materiale deve arrestarsi all'altezza del segnale di protezione e l'agente di scorta deve annunciarsi telefonicamente al DCO per ricevere istruzioni.
Il DCO, dopo aver impartito il comando *“inibizione apertura segnali”* anche dal lato opposto della Località di Servizio e aver predisposto l'istradamento, deve ordinare il rientro con comunicazione registrata:
“Avanzate per ricoverarvi nel binario”.

Nel caso di treno materiale il ricovero può avvenire con la disposizione a via libera del segnale di protezione senza particolari cautele.

3. Sulle linee e nelle Località di Servizio gestite in CTC Evoluto con ACC-M, ove sono previsti comandi e controlli sicuri, l'agente di scorta del mezzo d'opera o treno materiale deve richiedere l'interruzione della circolazione dei binari di linea sempre al DCO.
Per i movimenti di ingresso e/o uscita nelle varie Località di Servizio presenziate da DM, l'agente di scorta deve ottenere istruzioni dallo stesso DM e non trovano applicazione le procedure previste per le Località di Servizio gestite con solo CTC.
Per le sole Località di Servizio presenziate a distanza, se il mezzo d'opera non garantisce

l'occupazione dei circuiti di binario, ci si deve attenere a quanto previsto per le Località di Servizio gestite con solo CTC.

ART. 17

Cantieri di lavoro

1. I cantieri di lavoro possono operare esclusivamente in regime di interruzione della circolazione.
Sul binario adiacente a quello sul quale opera il cantiere deve essere adottata una delle seguenti protezioni:
 - installazione di dispositivi finalizzati a rendere chiaramente percepibile il limite dell'area interessata dai lavori (es: barriere mobili);
 - realizzazione del regime di protezione su avvistamento con o senza agente di copertura.

ART. 18

Inibizione apertura segnali

1. Il comando di *inibizione apertura segnali* provoca la disposizione a via impedita dei corrispondenti segnali eventualmente disposti a via libera e, se eseguito in precedenza, ne inibisce la disposizione a via libera.
2. In relazione alle caratteristiche del CTC, è necessario far ricorso al comando di *inibizione apertura segnali*, oltre che nei casi espressamente previsti dalle presenti Disposizioni, ogniquale volta esistano situazioni che richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza dell'esercizio.
Per evitare l'inoltro dei treni dalle Località di Servizio presenziate da Posto Centrale, il DCO deve disporre una *inibizione apertura segnali* sulle stesse.
Per evitare l'inoltro dei treni dalle Località di Servizio presenziate sul posto da DM, il DCO deve disporre una inibizione apertura segnali sulle stesse oppure non deve concedere il consenso all'immissione in tratta o revocare lo stesso.
In ogni caso quando non sia possibile comandare o fare affidamento sulle inibizioni o sul dispositivo di consenso a cui si è fatto ricorso, il DCO deve vincolare con dispaccio al proprio nulla osta i treni che non intende far avanzare nelle Località di Servizio gestite in solo CTC e, nelle Località di Servizio presenziate da DM, avvisare gli stessi DM con le modalità previste dall'Art. 6 comma 19 del Regolamento per la Circolazione dei Treni.

ART. 19
Nulla osta del Dirigente Centrale Operativo

1. Quando la partenza di un treno è subordinata al nulla osta del DCO, detto nulla osta deve essere richiesto verbalmente e concesso con dispaccio.
2. Il nulla osta concesso dal DCO non ha valore di via libera, ma solo di benessere all'immissione del treno in linea.
3. Sulle linee gestite in CTC Evoluto con ACC-M, ove sono previste apparecchiature per la trasmissione del *consenso DCO*, se le stesse sono funzionanti, il dispaccio di nulla osta può essere omissivo.

ART. 20
Operazione di ricontrollo

1. Per le Località di Servizio gestite con solo CTC, l'utilizzazione di determinate ripetizioni nel posto centrale in particolari situazioni di esercizio è subordinata all'effettuazione con esito positivo di una operazione, denominata *ricontrollo*, da effettuare con apposito comando.
2. L'operazione di *ricontrollo* è necessaria in tutti i casi previsti dalle presenti Disposizioni e deve essere effettuata due volte nei seguenti casi:
 - quando il DCO deve disporre per movimenti di treni con segnale a via impedita;
 - quando deve essere utilizzato un controllo di *inibizione apertura segnali*.
3. Sulle linee gestite in CTC Evoluto con ACC-M l'operazione di *ricontrollo* non è prevista.

ART. 21
Guasto alle apparecchiature telefoniche

1. In caso di guasto delle telecomunicazioni, il servizio può continuare purché i segnali possano essere regolarmente disposti a via libera; nel caso in cui ciò non risultasse possibile la circolazione deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto.

ART. 22

Guasto alle apparecchiature del sistema CTC Evoluto

1. Il guasto delle apparecchiature del sistema CTC Evoluto può comportare:
 - fuori servizio o arresto della postazione CTC del Posto Centrale, per cui risulta impossibile inviare i comandi a tutti i posti periferici e/o ricevere controlli da essi;
 - impossibilità di impartire comandi ad uno o più posti periferici o di ricevere i controlli da essi dalla postazione CTC del Posto Centrale;
 - disconnessione di una Località di Servizio gestita in solo CTC a seguito di perdita di collegamento fra la Località di Servizio stessa e la postazione CTC del Posto Centrale.
2. Il DCO deve sempre dare immediato avviso all'Agente Manutentore (AM), con comunicazione registrata, di qualsiasi guasto intervenuto nelle apparecchiature del sistema, nei modi d'uso.
 L'Agente Manutentore prima di iniziare le procedure di ripristino deve ottenere dal DCO la conferma della sospensione dei movimenti dei treni eventualmente autorizzati su tutta la linea gestita con il CTC Evoluto o della sospensione dei movimenti dei treni eventualmente autorizzati nelle Località di Servizio interessate.
 L'avvenuto ripristino del sistema deve essere comunicato dall'AM al DCO con comunicazione registrata.

Le anomalie di **disconnessione** che possono verificarsi alle apparecchiature del sistema CTC Evoluto e le procedure per le operazioni di ripristino sono descritte in dettaglio nel Manuale Operatore DCO. In caso di disconnessione, per guasto, di una o più Località di Servizio gestita con solo CTC, il DCO non deve più fare affidamento su eventuali comandi di **inibizione apertura segnali** e deve sostituirli con vincolo al proprio nulla osta trasmettendo agli Agenti di Condotta dei treni interessati il seguente dispaccio:

“AdC treno vostra partenza davincolata a mio nulla osta”.

I movimenti dei treni nelle Località di Servizio gestite con solo CTC disconnesse devono effettuarsi con le modalità di seguito precisate:

- *avanzamento in manovra a mezzo specifica prescrizione;*
- *marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel caso in cui il DCO riesca ad accertare la posizione dei deviatori tramite un Manovratore o Agente Manutentore presente sul posto.*

Invece, nelle Località di Servizio gestite in CTC Evoluto con ACC-M, in caso di guasto o disconnessione delle sole apparecchiature CTC, la circolazione dei treni può proseguire utilizzando le apparecchiature del sistema ACC-M.

I DM che presenziano le Località di Servizio, devono predisporre, tramite il Terminale Operatore delle postazioni a loro affidate, gli itinerari per i treni previsti in orario ed interfacciarsi con il DCO per ricevere il nulla osta all'immissione in tratta per gli stessi treni con le modalità previste dal successivo comma.

Per tali Località di Servizio, il DCO deve ordinare ai DM delle stesse di attivare la funzione “*Esclusione SCC*” con comunicazione registrata:

"per guasto apparecchiature CTC attivate funzione Esclusione SCC".

3. Nel caso di guasto del dispositivo di concessione di consenso per la partenza dei treni da una Località di Servizio presenziata da DM verso il tratto di giurisdizione del DCO, il DM deve chiedere verbalmente, treno per treno, l'autorizzazione all'invio verso il tratto telecomandato, invio che deve essere sempre autorizzato dal DCO con il seguente dispaccio:

"Nulla Osta partenza treno".

4. Soppresso
5. Soppresso

ART. 22 bis
Guasto alle apparecchiature del sistema ACC-M

1. Il guasto delle apparecchiature del sistema ACC-M può comportare:
 - **disconnessione** delle linee e delle Località di Servizio dal Posto Centrale Multistazione (PCM) per cui risulta impossibile inviare i comandi e/o ricevere controlli contemporaneamente da qualsiasi postazione ACC-M relativa alla Località di Servizio disconnessa (centrale, sul posto e remotizzata);
 - arresto o fuori servizio di una postazione ACC-M di una Località di Servizio per cui risulta impossibile inviare i comandi e/o ricevere controlli dalla postazione oggetto del fuori servizio o dell'arresto. In tal caso il comando della Località può essere assunto da un'altra postazione secondo quanto disciplinato dalle apposite Istruzioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.
2. Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione deve sempre dare immediato avviso all'Agente Manutentore di qualsiasi guasto intervenuto nelle apparecchiature del sistema. L'Agente Manutentore, prima di iniziare le procedure di ripristino, deve ottenere dal Regolatore della Circolazione di giurisdizione la conferma dell'interruzione della circolazione sulle linee o nelle Località di Servizio gestite con ACC-M e interessate dal guasto. Le anomalie e i guasti che possono verificarsi alle apparecchiature del sistema ACC-M e le procedure per le operazioni di ripristino sono descritte in dettaglio nelle apposite Istruzioni.
3. I movimenti dei treni nelle Località di Servizio le cui postazioni risultino disconnesse o fuori servizio, devono effettuarsi con le modalità di seguito precisate:
 - *avanzamento in manovra a mezzo specifica prescrizione;*
 - *marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel caso in cui il DM riesca ad accertare la posizione dei deviatori tramite un Manovratore o Agente Manutentore presente sul posto.*In alcune Località di Servizio, le postazioni remotizzate dispongono di una particolare **logica di emergenza** ad uso del Regolatore della Circolazione che può essere utilizzata in caso di disconnessione con il PCM. Essa consente al Regolatore della Circolazione l'utilizzo di funzionalità ridotte per il movimento dei treni. Il funzionamento di tale logica è descritto nelle apposite Istruzioni ed il suo utilizzo è stabilito dal Gestore dell'Infrastruttura.

ART. 23**Movimenti dei treni con segnali disposti a via impedita**

1. In ogni caso di mancata disposizione a via libera del segnale di protezione o partenza di una Località di Servizio, si deve rispettare quanto segue:

a) Località di Servizio gestita con solo CTC

Il DCO deve effettuare doppia operazione di ricontrollo per accertare quali siano le condizioni presenti e quelle mancanti.

Se a seguito del ricontrollo di cui sopra risulta che:

- esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatoi interessanti l'itinerario;
- risulta normale il dispositivo di manovra a mano dei deviatoi (chiavi inserite e bloccate nell'unità bloccabile);
- esiste il bloccamento del punto di origine dell'itinerario;

il treno può essere autorizzato a superare il segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 30 km/h su tutto l'itinerario.

Qualora manchi una delle predette condizioni deve essere prescritto al treno di percorrere l'itinerario in manovra fermando prima di impegnare i deviatoi e proseguire solo dopo averne accertata l'integrità e la regolare posizione.

b) Località di Servizio gestita in CTC evoluto con ACC-M

Il DM che presenzia la Località di Servizio deve accertare quali siano le condizioni esistenti e quelle mancanti, avvalendosi eventualmente del Manovratore per gli accertamenti sugli enti per i quali non esista il controllo elettrico. Eseguiti tali accertamenti può autorizzare il superamento del segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 30 km/h su tutto l'itinerario.

Qualora non sia possibile avvalersi del Manovratore, il DM può demandare all'Agente di Condotta tali accertamenti, prescrivendo al treno di avanzare in manovra sull'itinerario.

Le prescrizioni del presente comma 1 lettera b) non sono necessarie qualora ci si possa avvalere dei segnali di avvio/avanzamento descritti nel successivo articolo.

2. L'ingresso dei treni con segnale disposto a via impedita nelle Località di Servizio gestite con solo CTC viene ordinato all'Agente di Condotta dal DCO, il quale, oltre ad aver ottemperato a quanto disposto al comma 1 lettera a), deve comandare l'inibizione all'apertura dei segnali di protezione in senso inverso, allo scopo di impedire possibili movimenti contemporanei ove questi siano vietati.

3. Quando l'esistenza della via libera di blocco non sia accertabile in sicurezza³ presso il Posto Centrale il blocco deve essere sempre considerato guasto, quando il segnale di partenza di una Località di Servizio non si dispone a via libera o non si attiva il relativo segnale di avvio, a meno che l'esistenza della via libera non venga accertata da un agente sul posto.

Ogniquale volta non sia utilizzabile il Blocco elettrico Automatico, per guasto o perché non possa essere accertato il funzionamento dal Posto Centrale o da un agente sul posto, spetta al Dirigente Centrale Operativo provvedere al distanziamento dei treni.

Quando la circolazione si svolga a doppio senso su un binario, tanto sulle linee a semplice binario quanto su quelle a doppio, il Dirigente Centrale Operativo, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera⁴, procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno che vi ha circolato.

Quando sulle linee a doppio binario, non venga attuata la circolazione a destra, il Dirigente Centrale Operativo può distanziare i treni evitando di far circolare più di un treno alla volta nella sezione immediatamente a valle del segnale di partenza, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Ai treni così inviati deve prescrivere o far prescrivere:

"Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n...../di protezione di.....rispettando le relative indicazioni."

Nei casi in cui l'esistenza della via libera di Blocco elettrico Automatico possa essere accertata in sicurezza, qualora il segnale della Località di Servizio non si disponga a via libera, per la partenza del treno, oltre alle occorrenti prescrizioni, il DM che presenzia la Località deve prescrivere all'Agente di Condotta l'esistenza della "via libera di blocco elettrico".

4. Soppresso

5. Soppresso

6. Per le partenze con segnale disposto a via impedita da una Località di Servizio presenziata da DM, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il DM nel chiedere il nulla osta deve anche precisare se esiste la via libera di blocco elettrico. Il DCO, nel caso in cui manchi la suddetta condizione, deve completare il nulla osta con le prescrizioni relative al distanziamento da praticare al treno.

Se esiste la via libera di blocco elettrico il DM deve praticare, di sua iniziativa, la relativa prescrizione utilizzando il modulo M. 2 TELECOM.

³ Nelle Località di Servizio gestite con ACC-M, ove sono previsti nel Posto Centrale determinati comandi e controlli sicuri, l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta dal segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal Posto Centrale.

⁴ Presso il Posto Centrale Multistazione (PCM) delle linee gestite in CTC Evoluto con ACC-M è possibile accertare in sicurezza, mediante le ripetizioni rilevabili sul QL vitale, lo stato di libero o occupato dei circuiti di binario. L'operatore deve ritenere libero il tratto di linea fino alla successiva Località di Servizio quando sul QL vitale dell'interfaccia operatore sia possibile accertare che l'orientamento del blocco nella Località di Servizio che delimita l'inizio della tratta interessata sia orientato per le partenze e che i circuiti di binario di linea e dell'itinerario di partenza della Località di Servizio che delimitano l'inizio della tratta siano liberi fino al segnale di protezione della successiva Località di Servizio.

7. Soppresso
8. Le procedure di cui ai precedenti commi devono essere adottate anche nel caso di movimenti con segnali disposti a via impedita nelle stazioni munite di segnalamento plurimo.
9. Soppresso (Assente nella Edizione 2013)
10. Soppresso
11. Soppresso

ART. 24

Attivazione dei segnali di avanzamento e di avvio nelle Località di Servizio gestite con ACC-M

1. Sulle linee esercitate in CTC Evoluto con ACC-M, nel caso di mancata disposizione a via libera dei segnali di una Località di Servizio, il DM che presenza tale Località può autorizzare il treno a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio, sia a luce fissa che lampeggiante.

- a) L'accensione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale sul posto e da postazione remotizzata mediante apposito comando.

Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza l'Agente di Condotta, dopo la fermata, a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale deve comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luce fissa, autorizza l'Agente di Condotta, dopo la fermata, a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale deve comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa deve avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.

Il segnale di avvio quando è attivo a luce fissa autorizza l'Agente di Condotta, dopo la fermata, a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza interessato.

- b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale sul posto e da postazione remotizzata mediante un apposito comando.

Il DM che presenza la Località di Servizio, prima di impartire tale comando, deve ordinare all'Agente di Condotta, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M. 2 TELECOM), su quale binario o linea deve istradarsi (*"Dovete istradarvi sul binario/verso"* ed, eventualmente, *"Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra"*, *"Dovete percorrere linea"*).

Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, l'Agente di Condotta può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza deve riprendere la corsa osservando, oltre tutti gli obblighi di cui al precedente punto a), le seguenti procedure:

- proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente;
- dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio l'Agente di Condotta deve accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (art. 6 comma 2) come segue:
 - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente

disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando la velocità di 30 km/h;

- se la luce blu è spenta o nel caso di deviatoio con manovra a mano (non centralizzato), l'Agente di Condotta deve mettersi in comunicazione con il DM, il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione⁵ la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto il movimento in atto (*"Deviatoio n° da impegnare disposto per il corretto tracciato o per la deviata"*)⁶. Ricevuta la predetta comunicazione, l'Agente di Condotta deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le istruzioni ricevute dal DM e dopo la manovra se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 km/h.

I deviatoi con manovra a mano sono muniti della tabella a fondo giallo, ad alto potere rifrangente recante, in colore nero, il numero del deviatoio, ma privi di segnale luminoso blu. Per tali deviatoi devono essere sempre osservate le medesime procedure previste in caso di luce blu spenta.

Qualora non fosse possibile attivare il segnale di avanzamento o di avvio valgono le norme di cui all'art. 23 comma 1 lettera b), tenendo presente che per il superamento dei deviatoi, quando il movimento avviene in manovra, devono essere osservate le medesime procedure di cui al presente punto b).

⁵ Utilizzando l'apposito mod. M. 2 TELEEC (per deviatoi) oppure le righe in bianco del mod. M.2 TELEEC

⁶ Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione deve essere: *"Deviatoio n° da impegnare disposto per la deviata a sinistra oppure per la deviata a destra"*.

ART. 25
Anormalità nella corsa dei treni

1. Tutte le **comunicazioni** previste dall'art. 21 del Regolamento per la Circolazione dei Treni devono svolgersi tra l'Agente di Condotta e DCO o DM.
2. In caso di fermata o di riduzione di velocità al di sotto dei 25 km/h nel tratto compreso tra un segnale di avviso ed il successivo segnale di prima categoria, l'avvicinamento a quest'ultimo segnale deve avvenire a velocità tale da rispettarlo nel caso in cui venga a trovarsi a via impedita, ancorché il rispettivo avviso sia stato impegnato a via libera.
3. In caso di arresto accidentale tra il segnale di protezione o di partenza incontrati a via libera ed il primo deviatoio a valle di esso, il treno non deve riprendere la corsa sino a quando l'Agente di Condotta non si sia procurato dal DCO o DM l'ordine di proseguimento con segnale disposto a via impedita a meno che, prima di ripartire, non possa accertare che il segnale sia ancora disposto a via libera.

ART. 26
Modulistica

1. Tutta la modulistica pertinente alle presenti Disposizioni ed in esse citata è presente nell'Allegato III del Regolamento per la Circolazione dei Treni.

ALLEGATO 1

SOPPRESSO

ALLEGATO 2

SOPPRESSO

ALLEGATO 2 bis

SOPPRESSO

ALLEGATO 2 ter

SOPPRESSO