

**TABELLA DI RAFFRONTO**

**DET - RCF.**

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando (DET) suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2ª colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo delle DET;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle DET è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle DET è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5ª colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle DET, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6ª colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

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

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>PARTE I</b></p> <p align="center"><b>ESERCIZIO CON DIRIGENTE CENTRALE OPERATIVO</b></p> <p align="center"><b>Art. 1</b></p> <p align="center"><b>Generalità</b></p> <p>1. Su determinate linee o tratti di linea, provvisti di attrezzature stabilite dall'Unità centrale competente, la circolazione dei treni è regolata da un Dirigente Centrale Operativo (DCO) che, da un posto centrale, interviene nella formazione degli itinerari nelle località di servizio situate nell'ambito della sua giurisdizione.</p> <p>2. Sulle linee esercitate col DCO conservano pieno valore e devono essere osservati i regolamenti ed ogni altra prescrizione di esercizio, in quanto non siano modificati dalle presenti Disposizioni o non venga a mancare la ragione della loro applicazione.</p> <p>3. Le norme di esercizio riguardanti speci-</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>8.1</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>			<b>GI</b>	<p>Le norme del nuovo RCF sono applicabili indipendentemente dal sistema di esercizio delle linee e dal presenziamento o meno delle località di servizio.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fiche attrezzature (apparati, blocco, ecc.) risultano dalle relative istruzioni emanate dall'Unità centrale competente o, in conformità alle presenti Disposizioni, dalle Unità periferiche interessate.</p> <p><b>4.</b> In casi eccezionali su linee con DCO le Unità periferiche interessate possono disporre il temporaneo passaggio al sistema con Dirigenza locale: i treni interessati dovranno essere avvisati con opportuna prescrizione a cura delle stazioni porta.</p>					
<p><b>Art. 2</b> <b>Comando Centralizzato del Traffico</b></p> <p><b>1.</b> Sulle linee di cui alle presenti Disposizioni, il comando centralizzato del traffico (CTC) è costituito da un posto centrale e da posti periferici collegati da un canale di trasmissione per le effettuazioni di teleoperazioni che consentono l'invio di comandi dal posto centrale verso la periferia e la ricezione di controlli in senso inverso.</p> <p><b>2.</b> Il CTC è un mezzo di relazione fra il posto centrale e i posti periferici; la sicurezza dell'esercizio è affidata agli apparati locali ed al blocco. Su determinate linee, esiste un particolare tipo di CTC denominato Sistema Comando e Controllo (SCC). Tali linee devono essere indicate nell'orario di servizio.</p> <p><b>3.</b> Su alcune linee esercitate con SCC sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, utilizzabili se-</p>	<p><b>2.11</b> 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.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p><b>4.2</b> Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della</p>			<b>GI</b>	Le norme del nuovo RCF sono applicabili indipendentemente dalla tecnologia applicata.

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.</p>	<p>linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p><b>4.5</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p>				
<p><b>Art. 3</b> <b>Dirigente Centrale Operativo</b></p> <p>1. Il DCO assume personalmente la dirigenza movimento di tutti i posti di servizio della linea a lui affidata; si avvale della collaborazione dei dirigenti movimento delle stazioni porta e, per determinate operazioni previste in situazioni particolari, si avvale anche della collaborazione del personale dei treni, nonché di quello che, eventualmente, presenzia i posti di servizio.</p> <p>2. Il DCO opera per delega degli Uffici superiori e dovranno pertanto essere</p>	<p><b>1.4</b> Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psi-</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>GI</b></p>	<p>Introdotta la possibilità di utilizzare strumenti informatici per la notifica delle prescrizioni.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>scrupolosamente eseguiti i suoi ordini dei quali egli è responsabile.</p> <p><b>3.</b> Il DCO deve compilare il grafico reale della marcia dei treni secondo le norme di cui all'art. 5 delle Disposizioni per il servizio con Dirigente Centrale in quanto pertinenti; a tale scopo i dirigenti movimento delle stazioni porta devono comunicare al DCO le ore di arrivo, partenza e transito dei treni dalle proprie stazioni; le ore interessanti gli altri posti di servizio sono invece desumibili dalle apposite ripetizioni che pervengono al posto centrale. Il predetto grafico può essere sostituito da un prospetto equivalente le cui indicazioni e modalità di compilazione dovranno essere stabilite dalle Unità periferiche interessate. Negli impianti di CTC provvisti di apposita apparecchiatura stampante (grafico o tabulato) il DCO dovrà provvedere a tracciare il grafico reale solo in caso di guasto dell'apparecchiatura stessa.</p> <p><b>4.</b> I DCO devono essere in possesso di specifica abilitazione; prima di essere utilizzati presso i relativi Uffici ed in occasione di sostanziali modifiche tecniche debbono recarsi nei posti di servizio per prendere conoscenza delle caratteristiche degli impianti.</p> <p><b>5.</b> In caso di inconvenienti di esercizio, il DCO deve provvedere prontamente alle prescritte comunicazioni secondo le norme in vigore.</p> <p><b>6.</b> Nell'ufficio del DCO, per le esigenze del</p>	<p>co-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi.</p> <p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <p>le DEL di cui al punto 2.20;</p> <p>le DPC di cui al punto 3.7;</p> <p>le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>suo servizio, esistono un registro mod. M. 55 per le consegne fra gli agenti che si alternano nel servizio, i protocolli M.100 ed M.100b per la registrazione dei dispacci, un registro M. 125a nonché i fascicoli dei seguenti moduli: M.3, M.40TELEC/2, M.45, M.45a, ed M. 40 MAN.</p>	<p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				
<p><b>Art. 4</b> <b>Agente treno e sue mansioni</b> <b>1.</b> La funzione di agente treno viene svolta, di regola, dal capotreno o dall'agente che ne assume le mansioni; sulle linee a doppio binario esercitate con blocco automatico tale funzione viene svolta dal macchinista che presta servizio in testa al treno salvo il caso di agente unico alla condotta. Nelle tradotte con il mezzo di trazione affidato ad un solo agente di condotta e non scortate da capotreno le funzioni di agente treno ed i compiti del capotreno previsti dalle presenti Disposizioni sono affidati all'agente di scorta in possesso di specifica abilitazione; tale agente può svolgere le incombenze di cui all'art. 9, comma 3 (compilazione del foglio di corsa o del bollettino di frenatura e composizione e delle prescrizioni tecniche) solo se in possesso dell'apposita abilitazione.</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. <b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli. <b>1.8</b> La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta il principio che, ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è sempre l'agente di condotta.</p> <p>Per le linee AC/AV valgono gli stessi principi validi per le altre linee.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>1 bis.</b> Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 la funzione di agente treno viene svolta dal Personale di Condotta che presta servizio in testa al treno. Nel caso di un solo agente addetto alla condotta, tale agente si avvarrà del capotreno per far presenziare la cabina di guida con le incombenze di cui all'art. 3, comma 3 della IPCL (e corrispondente all'art. 14, comma 6 dell'ISPA) qualora debba allontanarsi dal mezzo di trazione per assolvere obblighi di servizio.</p> <p><b>2.</b> L'intervento dell'agente treno può essere richiesto dal DCO o dal Dirigente Movimento che eventualmente presenzia il posto a mezzo dell'apposito segnale di chiamata telefonica. La chiamata si disattiva con il sollevamento del microtelefono o, in mancanza di risposta, dopo 5 minuti. L'agente treno di un treno fermo ad un segnale a via impedita, non permissivo, di protezione o partenza di un posto di servizio, in caso di mancata chiamata telefonica deve annunciarsi di iniziativa al relativo telefono dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata. Tale procedura deve essere osservata dall'agente treno anche nel caso di fermata ad un segnale di blocco intermedio che protegge punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.), disposto a via impedita e con lettera "P" o "A" spenta. Sulle linee munite di attrezzature atte a</p>	<p>e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta.</p> <p>Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p><b>2.9</b> Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli, sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra). Su determinate linee è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p> <p><b>4.25</b> Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta di un treno fermo ad un segnale imperativo (di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo) oppure di confine, per mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema, dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve darne avviso al DCO di giurisdizione, specificando il segnale in corrispondenza del quale è avvenuto l'arresto del treno. Peraltro il personale di condotta deve mantenersi in contatto telefonico nel caso in cui il DCO gli abbia ordinato, con comunicazione non registrata, di prolungare la sosta fino al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento e quest'ultima continuasse a non pervenire per un tempo notevole. Tale procedura deve essere osservata anche nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'ingresso nella linea ERTMS/ETCS L2, salvo che, in tale evenienza, dovrà essere specificato come punto di arresto il segnale di confine. Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale imperativo (di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo), oppure di confine per caduta connessione radio od altra anomalia, il personale di condotta deve darne subito avviso al DCO di giurisdizione, specificando la progressiva chilometrica ed il binario in corrispondenza della quale è avvenuto l'arresto del treno.</p>					

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

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>3.</b> Per le comunicazioni col DCO devono essere utilizzate, preferibilmente e se esistenti, le apparecchiature per il collegamento via radio terra-treno e bordo-bordo oppure per il collegamento di servizio terra-treno.</p> <p><b>3 bis.</b> Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 per le suddette comunicazioni devono essere utilizzate, preferibilmente, le apparecchiature per il collegamento via radio GSM-R.</p> <p><b>4.</b> L'agente treno su richiesta del DCO:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riceve le prescrizioni;</li> <li>- verifica e conferma al DCO le condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;</li> <li>- effettua la manovra a mano dei deviatori;</li> <li>- adempie alle altre particolari incombenze previste dalle presenti Disposizioni.</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 5</b> <b>Posti Periferici</b></p> <p><b>1.</b> Sono posti periferici tutti quei posti di servizio ricadenti sotto la giurisdizione del DCO (stazioni, bivi, posti di comunicazione) e possono essere presenziabili o non presenziabili da operatore del Movimento. Le stazioni, salvo quelle di cui al comma 6, sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza distinto per binario. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema</p>	<p><b>2.12</b> Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono delimitate da segnali denominati segnali di protezione.</p> <p><b>2.13</b> Le località di servizio possono essere:</p> <p><i>stazioni:</i> in esse possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), passaggi da una linea all'altra, e soste</p>			<b>GI</b>	<p>Per le linee AC/AV valgono gli stessi principi validi per le altre linee.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ERTMS/ETCS L2 i PdS sono muniti dei segnali imperativi di cui all'articolo 43 bis del Regolamento sui Segnali. Nelle stazioni i segnali imperativi di partenza sono distinti per binario.</p> <p><b>2.</b> I posti di servizio periferici presenziabili possono essere esercitati nei seguenti modi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Telecomando (J): il DCO comanda direttamente gli enti del posto impresenziato.</li> <li>- Teleconsenso (P): il DCO concede consensi per la costituzione degli itinerari all'agente che presenzia il posto; tale agente riveste, di regola, la funzione di apposito incaricato alle dipendenze del DCO: in casi particolari le Unità periferiche possono emanare norme specifiche sui compiti affidati a detto agente.</li> <li>- Tracciato Permanente in Telecomando (TP/J su linee con BAB e blocco radio — AutA/J su linee con B.ca BAN): il DCO predispone l'impianto periferico per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.</li> <li>- Tracciato Permanente di un impianto Escluso dal Telecomando (TP/EDCO su linee con BAB - AutA/EDCO su linee con B.ca BAN): il posto periferico non è collegato con il posto Centrale. Il Dirigente Movimento predispone l'impianto per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.</li> </ul>	<p>per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali denominati segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate posti di movimento;</p> <p><i>bivi</i>: da essi si diramano più linee;</p> <p><i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea;</p> <p><i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario;</p> <p><i>posti di blocco intermedi</i>: atti al distanziamento dei treni.</p> <p><b>2.14</b> Le località di servizio possono essere dotate di più segnali di protezione e di partenza.</p> <p><b>2.16</b> In linea possono essere presenti postazioni fisse o temporanee per lo svolgimento di attività con impatto sulla sicurezza della circolazione: i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello presenziati, i posti di manovra dei deviatori in linea, i posti fissi di vigilanza dell'infrastruttura, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).</p> <p><b>2.17</b> I posti di esodo (PdE) sono impianti nei quali è possibile evacuare l'infrastruttura ferroviaria in caso di emergenza.</p> <p><b>2.18</b> Le fermate sono impianti apposi-</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- Telecomando-Dirigenza Locale (J-DL): il DCO comanda alcuni itinerari del posto periferico; i restanti sono comandati, autonomamente dal dirigente movimento o con l'intervento di entrambi gli operatori.</p> <p>- Stazione Porta (SP-SPT): il DCO concede consensi per l'immissione dei treni nella tratta di sua giurisdizione.</p> <p>Possono esistere stazioni porta permanenti (SP) che non sono mai telecomandabili e stazioni porta temporanee (SPT) che sono telecomandabili.</p> <p>In caso di inefficienza dei collegamenti con il posto centrale, l'agente che presenza il posto, su ordine del DCO, può escludersi dal sistema a mezzo dell'apposito tasto (EDCO).</p> <p><b>3.</b> I posti di servizio non presenziabili possono essere esercitati solo in telecomando. Di norma essi sono muniti di comandi locali di emergenza degli itinerari di partenza, ad uso del personale dei treni, utilizzabili su ordine del DCO.</p> <p><b>4.</b> I posti di servizio di cui ai commi precedenti sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, nonché dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno. I posti di servizio possono essere provvisti anche di ripetizioni relative alle condizioni di determinati enti verificabili dall'agente treno. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i posti di servizio sono privi dei suddetti se-</p>	<p>tamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.</p> <p><b>8.1</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>gnali di chiamata telefonica.</p> <p><b>5.</b> I segnali di protezione delle stazioni presenziabili sono muniti di segnali di avanzamento che possono essere resi attivi solo in condizioni di presenziamento.</p> <p><b>5 bis.</b> Sulle linee esercitate con SCC, i segnali di protezione e partenza possono essere muniti di segnali di avanzamento e di avvio attivabili anche dal posto centrale quando il PdS è in regime di telecomando.</p> <p>Sulle linee esercitate con SCC, munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i segnali imperativi di protezione e partenza dei PdS sono privi dei segnali di avanzamento e di avvio. Nel posto centrale e nell'ufficio movimento di tali linee sono previste, ad uso del DCO/DM, apposite indicazioni che forniscono lo stato di via impedita e di via libera dei segnali virtuali imperativi di protezione e partenza e di attivazione dei segnali virtuali di avanzamento e di avvio.</p> <p><b>6.</b> Sulle linee a semplice binario esercitate con CTC di tipo semplificato, le stazioni impresenziabili sono munite di segnale di protezione di 1a categoria preceduto da segnale di attenzione. Gli itinerari di arrivo vengono comandati automaticamente da un dispositivo azionato dal treno. Ciascuno dei due binari, specializzati per un senso di marcia, è munito di segnale di partenza.</p> <p><b>7.</b> Nelle stazioni delle linee a semplice bi-</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nario possono esistere apposite maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti. In corrispondenza di tali maniglie di consenso, ubicate, di regola, su ogni marciapiede, viene attivata, quando la stazione è impresenziata, una indicazione ottica che annuncia il treno incrociante; contemporaneamente nella stazione squilla una suoneria. Al verificarsi di tale eventualità il capotreno del treno che è arrivato, a conferma che il proprio treno si è fermato, deve azionare la suddetta maniglia per consentire l'ingresso del treno incrociante. Il capotreno, prima di concedere il suddetto consenso, deve anche accertare che l'eventuale attraversamento a raso rispetto al treno incrociante sia debitamente protetto.</p> <p><b>8.</b> La condizione di presenziamento o meno dei posti periferici non viene notificata al personale dei treni.</p> <p><b>9.</b> Sulle linee esercitate con il blocco automatico, ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico può essere conferito carattere di permissività temporanea mediante l'accensione della lettera maiuscola "P" luminosa. Mediante la lettera "P" luminosa può essere conferita la permissività a particolari segnali di blocco automatico aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.). I Segnali muniti di lettera luminosa "P" sono indicati nell'orario di ser-</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>vizio.</p> <p><b>10.</b> Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi, i segnali di protezione e partenza di un posto periferico possono essere muniti rispettivamente di lettere luminose "D" ed "A" di cui all'art. 48 ter del Regolamento sui Segnali. I segnali dei posti di blocco intermedi sono sempre muniti della lettera luminosa "A".</p> <p>Ai segnali di blocco dei PdS e dei PBI può essere assegnata anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) secondo quanto stabilito nelle apposite istruzioni. I segnali muniti di lettere luminose "D" ed "A" sono indicati nell'orario di servizio.</p>					
<p><b>Art. 6</b> <b>Deviatoi</b></p> <p><b>1.</b> I deviatoi esistenti nei posti di servizio possono essere con manovra centralizzata o con manovra a mano: quelli con manovra a mano sono assicurati con fermascambio elettrico o a chiave; questi ultimi sono muniti di controllo cumulativo di posizione e di efficienza quando sono richiesti per la formazione degli itinerari.</p> <p><b>2.</b> Le stazioni impresenziabili poste su linee a semplice binario con CTC semplificato, sono munite, in luogo dei deviatoi centralizzati, di deviatoi tallonabili a ritorno elastico nella posizione normale. In tali stazioni non viene impiegato il picchetto limite delle manovre.</p>	<p><b>2.3</b> I deviatoi sono meccanismi che permettono il passaggio dei veicoli ferroviari da un binario ad un altro. Le possibili diverse direzioni di inoltro sono denominate rami del deviatoio.</p> <p>Il deviatoio è costituito da due parti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cambiamento o telaio degli aghi, che permette l'inoltro in una direzione, dando continuità alla rotaia;</li> <li>- incrociamento, che permette il passaggio delle ruote all'intersezione delle rotaie.</li> </ul> <p>Il deviatoio può essere impegnato di punta. quando viene percorso dal cambiamento verso l'incrociamento, o di calcio. se percorso in senso contrario. Il deviatoio si dice disposto per lo sinistra</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta il principio che tutti i deviatoi percorsi dai treni devono essere dotati di dispositivi e collegamenti di sicurezza.</p> <p>Vale quanto previsto per il precedente comma 1.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>3.</b>Tutte le casse di manovra dei deviatori centralizzati sono munite di segnale indicatore da deviatoio e della leva per l'eventuale manovra a mano (per alcuni deviatori oleodinamici è possibile eseguire la "manovra elettrica sul posto" in sostituzione della 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 singole istruzioni predisposte dalle Unità periferiche interessate.</p> <p>Sulle linee esercitate con SCC, tutti i deviatori centralizzati in area telecomandata sono muniti del segnale luminoso a luce blu e relativa tabella a fondo giallo di cui al punto D) dell'art. 69 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 deviatori con manovra a mano (non centralizzati) ubicati in area telecomandata 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 percorso, quando il movimento avviene con l'attivazione del</p>	<p>o per lo destra quando permette, rispettivamente, il passaggio di veicoli ferroviari sul ramo di sinistra o di destra rispetto a chi guarda il deviatoio dalla punta.</p> <p>I deviatori possono essere percorsi a specifiche velocità massime in funzione del tipo di armamento e delle loro caratteristiche geometriche [raggio di curvatura e tangente).</p> <p>La velocità massima ammessa può essere diversa per ciascuno dei rami del deviatoio.</p> <p>Due deviatori, situati su due binari generalmente attigui e paralleli, collegati tra loro in modo da consentire il passaggio dall'uno all'altro binario, costituiscono una comunicazione.</p> <p><b>4.4</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera b) gli eventuali enti incontrati dal convoglio devono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>b.1. manovrati quando sono liberi da veicoli e i veicoli che devono impegnarli siano fermi, oppure, se in moto, si trovino ancora a sufficiente distanza per compiere la manovra dell'ente e per assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa;</li> <li>b.2. disposti ed assicurati nella corretta posizione per il tempo necessario allo svolgimento del movimento;</li> </ul>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante, indica la mancanza di una o di 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 deviatoi a mano e/o condizioni di linea) o per guasto della segnalazione medesima. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale virtuale di avanzamento o di avvio.</p> <p><b>4.</b> In prossimità dei deviatoi sono ubicate delle serrature bloccabili ove vengono custodite e bloccate le chiavi occorrenti per la manovra a mano o elettrica dei relativi deviatoi. Le chiavi possono essere sbloccate con apposito comando del DCO (impianto impresenziato) o a mezzo dell'apposita maniglia dell'apparato centrale del posto (impianto presenziato). La serratura bloccabile può essere munita di un tasto di liberazione artificiale che permette l'estrazione della chiave nel caso di inefficienza del comando di sbloccamento. L'uso del suddetto tasto da parte dell'agente treno negli impianti im-</p>	<p>rimossi dalla posizione indicata alla precedente lettera b.2. solo dopo che siano stati superati dal convoglio.</p> <p><b>8.3</b> Tutti i deviatoi di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p> <p><b>8.5</b> Tutti i deviatoi interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p> <p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presenziati è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione. Il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali secondo quanto stabilito nei successivi articoli.</p>					
<p><b>Art. 7</b> <b>Passaggi a livello</b></p> <p><b>1.</b> La chiusura dei passaggi a livello avviene sull'effettiva marcia dei treni e la loro protezione, di regola, è realizzata mediante i segnali dei posti di servizio o con segnali propri.</p> <p><b>2.</b> I passaggi a livello delle stazioni e taluni passaggi a livello di linea sono muniti di controllo di chiusura riportato al posto centrale. Tale controllo è da ritenersi valido solo in presenza del bloccamento dell'itinerario interessato.</p> <p><b>3.</b> I passaggi a livello di linea possono essere manovrati dai posti di guardia o dall'apparato centrale dei posti di servizio. Detti passaggi a livello sono di norma a regime di chiusura con richiesta e concessione di consenso bloccabile che, su alcune linee, può essere rilevato da apposita ripetizione anche nei posti di servizio impresenziati. Per i passaggi a livello aperti a richiesta, il DCO, mancando il consenso, dovrà farsi confermare dal posto di guardia la chiusura permanente fino a nuovo avviso.</p> <p><b>3 bis.</b> Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti determinati comandi e</p>	<p><b>2.5</b> Un passaggio a livello (PL) è un intersezione a raso tra una o più strade e una o più linee ferroviarie, e deve essere munito di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.).</p> <p><b>4.23</b> I Passaggi a Livello (PL) devono essere impegnati dai treni con i dispositivi di inibizione del transito lato strada attivi.</p> <p><b>8.1</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>GI</b></p>	<p>Introdotta il principio che la chiusura di tutti i PL deve avvenire sull'effettiva marcia dei treni.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>controlli sicuri, è rilevabile nel posto centrale in sicurezza il consenso di chiusura dei passaggi a livello protetti dal segnale di partenza. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.</p> <p><b>4.</b> Per i passaggi a livello automatici con semibarriere l'allarme di (tipo a) viene segnalato nei posti di servizio limitrofi e condiziona la disposizione a via libera dei rispettivi segnali.</p>	<p>essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;</li> <li>- deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</li> </ul>				
<p><b>Art. 8</b> <b>Documenti delle stazioni</b></p> <p><b>1.</b> Nell'ufficio movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o in teleconsenso esiste una scorta di riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento, bollettino di frenatura e composizione (BFC), lista veicoli, una serie di moduli M. 3, M. 40, M. 40 MAN e M. 40 TELECOM/1, un protocollo M. 100b, un libretto M. 36 per le consegne fra gli agenti che presenziano l'impianto, un registro M. 125°.</p> <p><b>2.</b> Il prospetto modulo M. 53 delle sopradette stazioni non dovrà contenere indicazioni relative al binario di ricevimento,</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</li> </ul> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, noti-</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	Introdotta la possibilità di utilizzare strumenti informatici per la notifica delle prescrizioni.

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>né indicazioni di precedenza od incroci. In calce al prospetto dovrà essere precisato che per tutti i treni il binario assegnato è quello di corsa e che il binario stesso potrà essere variato dal DCO con distinto consenso o con apposito dispaccio. Gli uffici movimento dei posti di servizio preenziabili da dirigente movimento saranno inoltre dotati dei registri M. 42, M. 55, protocollo M. 100, paletta di comando, ecc.</p>	<p>ificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				
<p><b>Art. 9</b> <b>Riepiloghi, prescrizioni e bollettino di frequenza e composizione</b></p> <p>1. I riepiloghi ed i relativi moduli delle prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da apposito incaricato devono essere compilati in tempo utile dal capotreno in base alle comunicazioni che riceverà dal DCO. Le prescrizioni di movimento praticate dovranno dal capotreno essere confermate al DCO. Le Unità periferiche interessate possono disciplinare procedure particolari per l'emissione dei riepiloghi e delle relative prescrizioni di movimento di carattere permanente o di qualche durata.</p> <p>2. Sul tratto di linea di giurisdizione del DCO, oltre ai normali moduli M. 3, M. 40 DL ed M. 40 vengono utilizzati i moduli M. 40 TELECOM/2, dal DCO ed M. 40 TELECOM/1, dal personale delle stazioni e dei treni per</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso: le DEL di cui al punto 2.20; le DPC di cui al punto 3.7; le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente treno è l'agente di condotta e le prescrizioni devono essere notificate almeno all'agente di condotta.</p> <p>Introdotta la possibilità di utilizzare strumenti informatici per la notifica delle prescrizioni.</p> <p>Le IF hanno competenza per quanto riguarda le prescrizioni tecniche.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato n. 1). Nelle righe in bianco dei predetti moduli possono essere praticate ulteriori prescrizioni.</p> <p>Il DCO, quando deve comunicare all'agente treno prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del modulo M. 40 TELEC/1, compilerà il mod. M. 40 TELEC/2 in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine o, per i moduli M. 40 TELEC (Blocco Radio), i riferimenti d'ordine delle prescrizioni da praticare la cui casella è da barrare. In ogni caso il DCO deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Nel trasmettere il contenuto dei moduli il DCO deve indicare 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 M. 40 TELEC le prescrizioni non notificate debbono ritenersi annullate. Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.</p> <p>Il mod. M. 40 TELEC/1 viene compilato a decalco in tre esemplari di cui uno rimane attaccato al blocchetto; uno, con la firma del macchinista, rimane al capotreno che l'alleggerà al riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento ed uno ri-</p>	<p><b>4.14</b> Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p><b>4.15</b> Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente;</li> <li>- deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente;</li> <li>- deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta;</li> <li>- deve essere garantita la tracciabilità della notifica.</li> </ul> <p><b>9.3.</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate. a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per lo condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie: egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso al-</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mane al macchinista. Sulle linee ove il macchinista è agente treno, questi dovrà ritirare solo la propria copia. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il modulo M. 40 TELEEC/1 (Blocco Radio) è composto di soli due esemplari, mancando quello per il capotreno. Su tali linee, il personale di condotta deve essere munito di un fascicolo di moduli M. 40 TELEEC/1 (Blocco Radio). Il dirigente movimento di un posto di servizio, utilizzerà il modulo M. 40 TELEEC/1 compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni impartite con dispaccio dal DCO. Il modulo M. 40 TELEEC/1 può anche essere trasmesso per telefono dal dirigente movimento di un posto di servizio all'agente treno. Le prescrizioni previste dal mod. M. 40 TELEEC possono essere trasmesse tramite l'apposito incaricato quando la stazione è presenziata. 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 operatori.</p> <p><b>3.</b> I bollettini di frenatura e composizione ed i relativi moduli delle prescrizioni tecniche riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da apposito incaricato devono essere compilati in tempo utile dal capotreno.</p>	<p>la cabina di guida.</p>				

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

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 10</b> <b>Costituzione degli itinerari</b></p> <p><b>1.</b> Il dirigente movimento della stazione porta, per l'inoltro di ciascun treno verso il tratto telecomandato 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 richiesta e la concessione del consenso può essere effettuata automaticamente per i CTC dotati di appositi dispositivi stabiliti dalla Unità centrale competente atti alla gestione automatica del numero del treno.</p> <p><b>2.</b> Il comando degli itinerari di arrivo e partenza nelle stazioni intermedie, se telecomandate, viene impartito direttamente dal DCO; se presenziate, viene impartito dall'agente in loco dopo ottenuto l'eventuale consenso del DCO. Nel caso di treno che abbia origine da una stazione impresenziata o presenziata da apposito incaricato, il DCO prima di disporre per la costituzione dell'itinerario di partenza, dovrà espletare le procedure di cui all'art. 9/1.</p>	<p><b>8.1.</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti. gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2.</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>8.10</b> La predisposizione di un itinerario di un treno richiede:</p> <p>a) la regolare disposizione e assicurazione dei deviatori e degli altri enti di sicurezza interessati in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario prestabilito;</p> <p>b) la libertà da veicoli dell'itinerario;</p> <p>c) l'impedimento o la sospensione delle manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso.</p> <p><b>8.13</b> Un itinerario non deve poter essere modificato dopo che la relativa autorizzazione al movimento sia stata ricevuta dal treno.</p>			<b>GI</b>	
<p><b>3.</b> In particolari situazioni di esercizio, il comando dell'itinerario di partenza può essere devoluto al capotreno secondo quanto</p>	<p><b>1.8</b> La circolazione ferroviario prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli im-</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta il principio che l'agente treno è l'agente di condotta.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
previsto dalle apposite istruzioni.	pianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all 'agente di condotta . Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotto, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotto e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.				
<p>4. Nelle stazioni munite di deviatori talonabili a ritorno elastico può essere consentito, con le norme stabilite dall'apposita istruzione, l'arrivo contemporaneo di due treni in senso inverso pur essendo convergenti i rispettivi itinerari.</p> <p>5. In determinati impianti l'itinerario di arrivo può essere comandato a mezzo di un dispositivo azionato direttamente dal treno.</p>	<p><b>8.11</b> All'interno di una località di servizio, i movimenti contemporanei di terni sono ammessi:</p> <p>o) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>b) quando i collegamenti di sicurezza garantiscono, con la concessione delle autorizzazioni al movimento la completa indipendenza degli itinerari;</p> <p><b>8.12.</b> Possono essere ammessi movimenti contemporanei dei treni pur essendo convergente il proseguimento di uno dei due itinerari sull 'altro itinerario o sul suo proseguimento, purché il punto di convergenza sia protetto dal sistema di segnalamento e di protezione e solo a seguito delle necessarie valutazioni di sicurezza tenuto conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi o circolare su di esso, del sistema di protezione e della velocità con cui si impegnano gli itinerari interessati.</p>			<b>GI</b>	

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>6.</b> Quando un treno termini la corsa in una stazione intermedia temporaneamente presenziata, l'agente in servizio al posto, dopo aver accertata la completezza del treno, deve trasmettere al DCO il dispaccio di giunto. Nel caso in cui detta stazione fosse impresenziata, il giunto dovrà essere trasmesso dal capotreno. Inoltre, sulle linee a semplice binario, nelle stazioni munite di maniglia di consenso per treno incrociante di cui all'art. 5, il capotreno dovrà anche azionare la suddetta maniglia, indipendentemente dal manifestarsi dell'indicazione ottica ed acustica, e completare il dispaccio di giunto con la dizione <i>"Azionata maniglia per treno incrociante"</i>.</p> <p>Nelle stazioni impresenziate ove non esista la maniglia di consenso per treno incrociante, non occorre che il capotreno trasmetta il giunto del proprio treno, quando lo stesso materiale e lo stesso personale effettua un successivo treno, purché durante la sosta il capotreno presenzi continuamente la stazione.</p>	<p><b>1.8</b> La circolazione ferroviario prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotto, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotto e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	Introdotta il principio che l'agente treno è l'agente di condotta.
<p><b>Art. 11</b> <b>Incroci e precedenza</b></p> <p><b>1.</b> In caso di necessità, il DCO provvede a stabilire, senza particolari formalità, la nuova sede di incrocio rispetto a quella fissata nell'orario grafico.</p> <p><b>2.</b> Il personale dei treni non interviene mai</p>				<b>GI</b>	Aspetti organizzativi e procedure di competenza del GI.

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nel controllo degli incroci indipendentemente dal tipo di segnalamento esistente nelle stazioni.</p> <p><b>3.</b> In caso di necessità, il DCO provvede, rispetto a quanto previsto nell'orario grafico, a variare la successione dei treni senza particolari formalità, dandone comunicazione con dispaccio alle stazioni porta interessate, a meno che esistano particolari dispositivi di trasmissione del numero del treno.</p> <p><b>4.</b> Nelle stazioni munite di deviatori tallo-nabili a ritorno elastico, su linee con CTC semplificato, le precedenza possono essere effettuate secondo quanto previsto nell'apposita istruzione ricoverando, in manovra, il treno che cede il passo nel binario di circolazione specializzato per il senso inverso. In deroga a quanto previsto dall'art. 7 comma 5 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, è consentito il movimento di retrocessione sul binario di ricovero non indipendente dall'itinerario di arrivo del treno che prende il passo.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 12</b> <b>Licenziamento dei treni</b></p> <p><b>1.</b> Al licenziamento dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, provvede il capotreno con la 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 nelle stazioni non presenziate o</p>	<p><b>9.1</b> Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza e la marcia del treno avvengano in condizioni di sicurezza.</p> <p><b>9.3.</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate. a lui e agli agenti di condotta di eventuali</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta il principio che i treni partono di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi in cui deve intervenire il regolatore della circolazione. Il capotreno deve dare il pronti a partire all'agente di condotta rispetto il servizio viaggiatori.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presenziate da Apposito Incaricato, quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la prescrizione relativa (M. 40 TELEC) o dopo che il macchinista, in funzione di agente treno, gliene abbia dato notizia verbale; nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.</p> <p><b>2.</b> Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del macchinista anche nelle stazioni presenziate da DM, dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento ed il segnale di pronti del capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. Il DM può intervenire direttamente per il licenziamento del treno previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta(1) e avviso verbale al capotreno.</p>	<p>altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per lo condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie: egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p> <p><b>9.4.</b> L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni prepedutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p> <p><b>9.5.</b> Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, lo partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>				
<p><b>Art. 13</b> <b>Effettuazione treni straordinari e supplementari.</b> <b>Soppressione dei treni</b></p> <p><b>1.</b> I treni straordinari vengono effettuati dal DCO senza l'autorizzazione del Capo Reparto Territoriale Movimento.</p> <p><b>2.</b> L'annuncio per il tratto di giurisdizione deve essere diramato considerando ori-</p>					<p>L'effettuazione dei treni straordinari e supplementari e la soppressione dei treni non rientra nelle competenze dell'ANSF.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ginari dalle stazioni porta anche i treni che provengono da stazioni precedenti il tratto stesso. Per tali treni il dirigente movimento della stazione di effettiva origine deve dare al DCO le necessarie notizie (composizione, destinazione, ecc.) per la scelta dello straordinario o supplementare di proseguimento e per la tempestiva richiesta di locomotiva e personale.</p> <p>(1) "A ..... vostro treno licenziato dal dirigente".</p> <p>Per il proseguimento dei treni straordinari e supplementari oltre il tratto di propria giurisdizione, il DCO deve dare le necessarie notizie alle stazioni porta interessate. L'annuncio va esteso, oltre che alle stazioni porta, alle stazioni toccate dallo straordinario o supplementare, se presenti. Il dispaccio di annuncio dei treni straordinari e supplementari non richiede conferma.</p> <p><b>3.</b> Per la soppressione, fusione e sostituzione dei treni valgono le stesse norme di cui al comma precedente in quanto pertinenti.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 14</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Anticipo nella corsa dei treni</b></p> <p><b>1.</b> È ammesso inoltrare treni in anticipo sul proprio orario con l'osservanza delle norme stabilite dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.</p>					<p>L'anticipo corsa dei treni non rientra nelle competenze dell'ANSF.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Art. 15</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Manovre</b></p> <p><b>1.</b> Alle operazioni per l'effettuazione delle</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>IF</b> <b>GI</b>	<p>Le IF sono responsabili per quanto riguarda le funzioni di sicurezza che ri-</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manovre dei treni deve provvedere il capotreno od altro agente designato dalle Imprese Ferroviarie in possesso della prescritta abilitazione (accompagnamento treni) coadiuvato, sotto la sua direzione e sorveglianza, dal personale di scorta del treno o dal personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria eventualmente presente. Per le manovre interessanti le tradotte le predette incombenze sono devolute all'agente di scorta. L'apposito incaricato delle stazioni presenziate provvede alla manovra degli enti dal banco dell'apparato di stazione. Le manovre nelle stazioni intermedie devono essere sempre autorizzate dal DCO. Nelle stazioni porta le manovre si svolgono secondo le norme comuni.</p> <p><b>2.</b> Nelle stazioni presenziate il DCO autorizzerà verbalmente l'apposito incaricato, salvo che la manovra debba superare il punto protetto o si tratti di stazione di cui all'art. 7 comma 6 del Regolamento per la circolazione dei treni, nel qual caso occorre l'autorizzazione con dispaccio, che dovrà essere controfirmato dall'agente di cui al primo capoverso del comma 1.</p> <p><b>3.</b> Quando la manovra debba superare il picchetto limite, o quando si tratti di stazione di cui all'art. 7 comma 6 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, il DCO, prima di autorizzarla, deve comandare l'inibizione apertura segnali nel po-</p>	<p>possesto delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.8</b> La circolazione ferroviario prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotto, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotto e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p><b>19.2</b> Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:</p> <p>a) <i>dirigenza</i>: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in rela-</p>				<p>guardano il comando e l'esecuzione dei movimenti.</p> <p>I GI sono responsabili per quanto riguarda la funzione di sicurezza riguardante l'autorizzazione al movimento.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sto di servizio limitrofo e mantenerla fino all'ultimazione della manovra.</p> <p>Nel caso di stazione porta, quel dirigente movimento dovrà attenersi a quanto previsto dalle norme regolamentari vigenti considerando il DCO come dirigente movimento del posto di servizio limitrofo.</p> <p>Quando la manovra debba superare il picchetto limite di stazione impresenziata o presenziata da apposito incaricato non occorre che venga preceduta a 200 metri da agente con segnale di arresto a mano.</p> <p><b>4.</b> Quando si presenti la necessità di effettuare una manovra in una stazione impresenziata, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà chiedere verbalmente l'autorizzazione al DCO. Nel caso in cui la manovra debba superare il punto protetto la richiesta va fatta con il seguente dispaccio:</p> <p>- "DCO .....chiedo autorizzazione alla manovra oltre il picchetto limite nella stazione di ..... lato ....."</p> <p>L'avvenuto sbloccamento delle chiavi da parte del DCO equivale ad autorizzazione alla manovra. In caso di mancato sbloccamento delle chiavi il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento e, quindi, autorizzare l'effettuazione della manovra, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a</p>	<p>zione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra;</p> <p>b) <i>autorizzazione</i>: consiste nel bene- stare ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso;</p> <p>c) <i>comando</i>: consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra;</p> <p>d) <i>esecuzione</i>: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.</p> <p><b>19.8</b> I movimenti di manovra devono impegnare i PL con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada attivi o siano stati messi in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il convoglio in manovra non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p> <p><b>19.16.</b> I movimenti di manovra devono avvenire all'interno dei punti protetti dai segnali di protezione delle stazioni che devono essere segnalati sul terreno, con specifici segnali di terra.</p> <p><b>19.17.</b> Qualora un movimento di manovra debba oltrepassare il punto protetto dal segnale di protezione, deve essere preventiva-</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quando l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra. La manovra degli scambi centralizzati dovrà essere, di regola, effettuata a mano a cura dell'agente di cui al primo capoverso del comma 1.</p> <p><b>5.</b> L'agente di cui al primo capoverso del comma 1, per tutto il tempo di svolgimento della manovra, dovrà sempre custodire presso di sé la chiave estratta dall'unità bloccabile. Tale chiave dovrà sempre essere prelevata, anche se non occorrente per la manovra dei deviatori, per garantire il mantenimento a via impedita dei segnali corrispondenti. A manovra ultimata l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà reinserire la chiave nell'unità bloccabile, avvisandone verbalmente il DCO che provvederà al suo bloccamento.</p> <p>Il DCO, prima di qualsiasi ulteriore operazione, dovrà accertare a mezzo del ricontrollo che la chiave stessa è regolarmente inserita e bloccata. Con l'inserimento della chiave nell'unità bloccabile, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 conferma che la manovra è ultimata e che sono stati effettuati tutti gli accertamenti e le incombenze previste circa lo stazionamento dei rotabili, la visita ai deviatori, ecc. Nell'eventualità che nella relativa unità bloccabile il tasto di liberazio-</p>	<p>mente interrotta lo circolazione dei treni nel tratto di linea attiguo.</p>				

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

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ne artificiale dovesse risultare spiombato, l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 dovrà confermare con dispaccio l'ultimazione della manovra e la reintroduzione della chiave nell'unità bloccabile.</p> <p><b>6.</b> È ammesso che nelle stazioni impresenziate la manovra dei deviatori sia eseguita in telecomando dal DCO; inoltre, ove possibile, la manovra elettrica dei deviatori può essere eseguita dall'agente di cui al primo capoverso del comma 1, previa intese con il DCO. In tali casi il DCO dovrà autorizzare con dispaccio l'esecuzione della manovra dopo aver comandato l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a quando l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra. Quando la manovra dei deviatori è effettuata dal DCO, questi dovrà autorizzare verbalmente ogni singolo movimento dopo la predisposizione dell'istradamento; l'agente che comanda la manovra dovrà sempre accertare, per ogni singolo deviatore, dopo il superamento del relativo picchetto speciale e prima di impegnare gli aghi, la regolare disposizione del deviatore.</p> <p><b>7.</b> Quando la manovra in una stazione impresenziata interessi uno o più passaggi a livello, l'agente che comanda la ma-</p>					

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

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>novra deve farla arrestare prima di impegnare ciascun passaggio a livello e farla proseguire solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento.</p> <p><b>8.</b> Nelle stazioni impresenziate non possono aver luogo manovre con i treni senza la presenza di agente di cui al primo capoverso del comma 1, salvo casi di emergenza.</p>					
<p><b>9.</b> Nelle stazioni impresenziate lo stazionamento dei rotabili non è ammesso sui binari di circolazione, salvo casi particolari disciplinati dalle Unità periferiche interessate.</p>	<p><b>20.1.</b> Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui al precedente punto 6.9. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.</p> <p><b>20.2.</b> I binari sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti dai binari di circolazione al fine di impedire ai veicoli in stazionamento medesimi di ingombrare, in caso di un loro eventuale indebito spostamento, i binari di circolazione stessi. In mancanza di tale indipendenza dovranno essere messi in atto provvedimenti alternativi.</p> <p><b>20.3</b> Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema</p>			<p><b>IF</b> <b>GI</b></p>	<p>Le IF sono responsabili per quanto riguarda le attività di sicurezza sui veicoli e cioè sui punti 20.1, 20.3 e 20.4 del RCF.</p> <p>I GI sono responsabili per quanto riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra e cioè sul punto 20.2 del RCF..</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	frenante di cui al precedente punto 6.6. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso. <b>20.4</b> Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.				
<b>10.</b> Per le stazioni munite di deviatori talonabili a ritorno elastico sprovviste di picchetti limite di manovra, il DCO dovrà sempre comandare l'inibizione apertura segnali nei posti di servizio limitrofi prima di autorizzare, con lo svincolo della chiave dall'unità bloccabile, l'esecuzione della manovra. Nel caso di cui all'art. 11/4 l'inibizione apertura segnali deve essere comandata solo nel posto di servizio limitrofo verso il quale si svolge il movimento. <b>11.</b> Nei posti di servizio telecomandati può essere considerato manovra, su specifico ordine del DCO, il movimento di un treno con segnali disposti a via impedita. In tale caso non vanno osservate le modalità di cui ai commi precedenti, ma le sole prescrizioni impartite con M. 40 TELEC.				<b>GI</b>	
<b>12.</b> I movimenti di veicoli da e per i raccordi in linea devono essere effettuati solo in regime di interruzione di binario.	<b>4.32</b> L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della			<b>GI</b>	Tutti i movimenti di veicoli in linea devono circolare come circolano i treni. Non sono ammesse de-

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre;</p> <p>la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p><b>4.33</b> La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali ca-</p>				<p>roghe a tale principio.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	ratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.				
<b>13.</b> Sulle linee esercitate con SCC, norme particolari possono essere emanate dall'Unità centrale competente per l'effettuazione delle manovre nei posti di servizio dotati di particolari dispositivi.		<b>M</b>		<b>GI</b>	Non sono ammesse norme del GI non in coerenza con le norme emanate dall'Agenzia.
<p><b>Art. 16</b> <b>Interruzioni ed intervalli d'orario</b></p> <p><b>1.</b> Le richieste di conferma di interruzione o di intervallo d'orario devono essere rivolte sempre al DCO, dall'agente del servizio interessato. Il dispaccio di annuncio dovrà essere diramato dal DCO alle sole stazioni limitrofe, se presenziate, delimitanti il tratto interrotto. Il DCO, espletati gli obblighi di propria competenza, confermerà 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 registrate previa emanazione di specifiche norme di dettaglio da parte dell'Unità centrale competente. L'interruzione di un binario di linea si intende sempre delimitata dai segnali di protezione dei posti di servizio, salvo specifica richiesta e concessione di ulteriori tratti di binario oltre i suddetti segnali.</p> <p><b>1 bis.</b> Nei PdS presenziate, per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti devono essere osservate le norme</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	Il principio di sicurezza comprende anche procedure diverse da quelle dell'interruzione del binario.

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di cui all'art. 18/2 RCT (i dispositivi di esclusione e quelli di inibizione apertura dei segnali sono atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto). Nei PdS telecomandati da DCO non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.</p> <p><b>1 ter.</b> Sulle linee e nei PdS dotati di particolari dispositivi, i dispacci di richiesta e conferma di interruzione o intervallo d'orario fra agente dei Servizi tecnici ed il DCO possono essere sostituiti da intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte dell'Unità centrale competente.</p> <p><b>2.</b> Il DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente espletterà le seguenti procedure:</p> <p>a) sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio binario non banalizzate dovrà comandare l'inibizione all'apertura dei segnali che immettono nel tratto interrotto; qualora ciò non fosse possibile, dovrà vincolare con dispaccio al proprio nulla osta la partenza dei treni da opportuna stazione.</p> <p>b) Sulle linee a doppio binario banalizzate, dovrà disporre per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto con l'impiego dell'apposito dispositivo di fuori servizio, accertandone il regolare funzionamento o, in alternativa, con il comando di inibizione dell'apertura dei segnali che immettono sul tratto interrotto.</p> <p><b>3.</b> Sulle linee a doppio binario non bana-</p>	<p>vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p><b>4.32.</b> L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi;</p> <p>a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre;</p> <p>b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee od evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p><b>4.33</b> La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di bina-</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>lizzate, in caso di circolazione sul binario illegale, occorre il presenziamento con dirigente movimento dei posti interessati dall'interruzione. La circolazione a binario unico dovrà avvenire secondo le norme dell'art. 19 del Regolamento per la Circolazione dei Treni; l'immissione dei treni sulla tratta ridotta a binario unico è sempre vincolata a dispaccio di nulla osta del DCO.</p> <p><b>4.</b> Nelle stazioni munite di deviatori talonabili a ritorno elastico il DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente, oltre al comando di inibizione apertura segnali dovrà anche impartire nelle stazioni limitrofe al tratto interrotto l'apposito comando di "circolazione dei mezzi d'opera" per escludere il dispositivo di comando automatico di itinerario.</p> <p><b>5.</b> Il DCO, ricevuto il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione dall'agente titolare dell'interruzione, dovrà togliere l'inibizione all'apertura dei segnali sulle linee a semplice binario o, sulle linee a doppio binario banalizzate, dovrà disporre per la riattivazione del binario fuori servizio a mezzo dell'apposito dispositivo; diramerà inoltre la riattivazione alle eventuali stazioni cui era stato notificato l'annuncio di interruzione.</p> <p><b>5 bis.</b> Sulle linee e nei PdS dotati di particolari dispositivi, il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione fra agente dei Servizi tecnici ed il DCO può essere</p>	<p>rio precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sostituito da intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte dell'Unità centrale competente.</p> <p><b>6.</b> Per la richiesta e la concessione di interruzioni interessanti i binari di una stazione impresenziata vanno osservate norme analoghe a quelle previste per le interruzioni dei binari di linea. Il DCO prima di concedere l'interruzione, che dovrà intendersi in ogni caso limitata entro le traverse limite del binario in soggezione, dovrà, al fine di proteggere il binario interrotto, comandare l'inibizione apertura segnali su entrambi i lati della stazione, salvo l'esistenza di particolari dispositivi di esclusione di itinerario. L'agente titolare dell'interruzione, ricevutane la concessione dovrà, prima di utilizzare l'interruzione, applicare il dispositivo di corto circuito al fine di assicurare l'occupazione del binario per tutta la durata dell'interruzione, oppure, ove esistenti, azionare i particolari dispositivi di occupazione. L'inibizione apertura segnali potrà essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi e partenze di treni sui binari rimasti in esercizio, dopo aver acquisito la certezza della regolarità dell'itinerario. L'inibizione dovrà essere subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.</p> <p><b>7.</b> Nelle stazioni munite di deviatori talonabili a ritorno elastico, il DCO, prima di concedere l'interruzione di un binario, entro le traverse limite, dovrà comandare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'inibizione apertura segnali nella stazione precedente secondo il senso di marcia; dovendosi invece interrompere un tratto di binario fra segnali di protezione e traversa limite l'inibizione all'apertura segnali va comandata sia nella stazione precedente, secondo il senso di marcia, che nella stazione soggetta ad interruzione per i treni in senso inverso.</p> <p><b>8.</b> Per particolari opportunità di servizio il DCO può interrompere d'iniziativa un binario, attivando la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio.</p>					
<p><b>Art. 17</b> <i>Soppresso.</i></p>					
<p><b>Art. 18</b> <b>Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria</b> I lavori all'infrastruttura e le attività di vigilanza e di controllo dello stato dell'infrastruttura stessa e delle sue pertinenze sono eseguiti secondo i principi stabiliti dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.</p>	<p><b>22.1.</b> I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:</p> <p>a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto;</p> <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al</p>			<p><b>GI</b></p>	

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p><b>22.2.</b> Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22. 1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuata e resa percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili. situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p>				
<p><b>Art. 19</b> <b>Inibizione apertura segnali</b></p> <p>1. Il comando di inibizione apertura segnali provoca la chiusura dei corrispondenti segnali eventualmente aperti e, se eseguito in precedenza, ne inibisce la disposizione a via libera. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il comando di inibizione apertura segnali provoca la chiusura dei corrispondenti segnali virtuali eventualmente aperti e, se eseguito in precedenza, ne inibisce la disposizione a via libera. Tale effetto determina la riduzione o la revoca della Autorizzazione al Movimento, se già concessa, oppure ne inibisce la</p>	<p><b>10.1</b> Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare lo circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia. e qualunque luce di notte., agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p>			<p><b>GI</b></p>	

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>concessione se non ancora concessa.</p> <p><b>2.</b> 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, ogni qualvolta esistano situazioni che richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza dell'esercizio. In ogni caso quando non sia possibile comandare o fare affidamento sulle inibizioni a cui si è fatto ricorso, il DCO dovrà, oltre che astenersi dall'effettuare comandi o concedere consensi relativi agli itinerari di cui è prevista l'inibizione, vincolare con dispaccio al proprio nulla osta i treni che non intende far avanzare.</p>					
<p><b>Art. 20</b> <b>Nulla osta del Dirigente Centrale Operativo</b></p> <p><b>1.</b> Quando la partenza di un treno è subordinata al nulla osta del DCO, detto nulla osta dovrà essere richiesto verbalmente e concesso con dispaccio.</p> <p><b>2.</b> Il nulla osta concesso dal DCO non ha valore di via libera, ma solo di benessere all'immissione del treno in linea.</p> <p><b>3.</b> Sulle linee esercitate con SCC, il dispaccio di nulla osta può essere omesso per particolari situazioni stabilite dall'Unità centrale competente.</p>	<p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			<b>GI</b>	
<p><b>Art. 21</b> <b>Operazione di ricontrollo</b></p> <p><b>1.</b> Per le caratteristiche del CTC, di cui</p>	<p><b>8.1.</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e</p>			<b>GI</b>	

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'art. 2, 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.</p> <p><b>2.</b> L'operazione di ricontrollo è necessaria in tutti i casi previsti dalle presenti disposizioni e deve essere effettuata due volte nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- quando il DCO deve disporre per movimenti di treni con segnale a via impedita;</li> <li>- quando deve essere utilizzato un controllo di inibizione all'apertura dei segnali.</li> </ul> <p><b>3.</b> Sulle linee esercitate con SCC l'operazione di ricontrollo non è necessaria.</p>	<p>controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti. gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2.</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare: devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				
<p><b>Art. 22</b> <b>Guasto delle apparecchiature telefoniche</b></p> <p><b>1.</b> In caso di guasto delle telecomunica-</p>	<p><b>11.6.</b> Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, lo circola-</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Sulle linee AC/AV vale quanto previsto per le altre linee.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>zioni, il servizio può continuare purché i segnali possano essere regolarmente disposti a via libera; nel caso in cui ciò non risultasse possibile la circolazione dovrà essere arrestata fino alla riparazione del guasto.</p> <p>2. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso in cui si verifichi il contemporaneo guasto delle telecomunicazioni e l'assenza della Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione delle telecomunicazioni od al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento.</p>	<p>zione dei treni deve essere sospesa.</p>				
<p><b>Art. 23</b> <b>Guasto delle apparecchiature del sistema CTC</b></p> <p>1. Il guasto delle apparecchiature del sistema CTC può comportare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fuori servizio del posto centrale per cui risulta impossibile inviare comandi a tutti i posti periferici e/o ricevere controlli da essi.</li> <li>- impossibilità di impartire comandi ad uno o più posti periferici o di ricevere controlli da essi.</li> </ul> <p>2. Il DCO dovrà sempre dare immediato avviso all'agente della manutenzione, con comunicazione registrata, di qualsiasi guasto intervenuto nelle apparecchiature del sistema. In caso di disconnessione, per guasto, di uno o più posti periferici il DCO</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>8.1. La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti. gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2. Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' 'Autorizzazione</p>	<p><b>M</b></p>	<p><b>I</b></p>	<p><b>GI</b></p>	<p>È l'agente di condotta l'interlocutore del regolatore della circolazione.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>non dovrà più fare affidamento su eventuali comandi di inibizione apertura segnali e dovrà sostituirli con vincolo al proprio nulla osta trasmettendo al personale dei treni interessati il seguente dispaccio:</p> <p>- <i>“Capotreno (o macchinista) treno ..... Vostra partenza da ..... vincolata a mio nulla osta”.</i></p> <p>I movimenti dei treni nei posti telecomandati disconnessi dovranno effettuarsi con i segnali disposti a via impedita. Nei posti di servizio muniti dei comandi locali di emergenza di cui all’art. 5 comma 3 il DCO autorizzerà con dispaccio il capotreno all’uso di tale dispositivo per comandare l’itinerario di partenza.</p> <p>Per i posti di servizio presenziabili il DCO dovrà provvedere per il loro presenziamento al più presto possibile al fine di farli esercitare in esclusione dal sistema.</p> <p><b>3.</b> Nel caso di guasto del dispositivo di concessione di consenso per la partenza dei treni da un posto di servizio presenziato da dirigente movimento verso il tratto di giurisdizione del DCO, questi autorizzerà verbalmente quel dirigente movimento ad escludersi dal sistema, allo scopo di poter disporre a via libera i segnali di partenza. Il dirigente movimento dovrà confermare con dispaccio l’avvenuta esclusione e chiedere verbalmente, treno per treno, l’autorizzazione all’invio verso il tratto telecomandato, invio che dovrà essere sempre autorizzato dal DCO con il se-</p>	<p>al movimento” da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;</li> <li>- deve farsi ricorso all’uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</li> </ul>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>guente dispaccio:  - <i>"N.O. partenza treno .....in esclusione DCO (premettendo ove occorra) dopo arrivo vostra stazione treno....."</i>.</p> <p><b>4.</b> Occorrendo escludere dal sistema un posto di servizio presenziato da apposito incaricato, il DCO ordinerà verbalmente l'esclusione stessa; l'apposito incaricato, dopo eseguita la relativa operazione ne darà conferma con dispaccio al DCO. L'apposito incaricato, salvo diversa disposizione impartita con dispaccio dal DCO, provvederà a ricevere tutti i treni sul binario di corretto tracciato. In caso di incrocio o di precedenza il DCO dovrà avvisare tempestivamente l'apposito incaricato con il seguente dispaccio:  - <i>Per incrocio (o precedenza) treno.....arriva in binario.... ..... Treno.....arriva in binario....."</i>.</p> <p>Qualora l'incrocio o la precedenza vengano decisi dal DCO dopo che il primo treno sia già arrivato sul binario di corsa, il DCO avviserà l'apposito incaricato con il seguente dispaccio:  - <i>Per incrocio (o precedenza) treno..... (secondo) arriva in binario....."</i></p> <p>Nessun treno potrà partire dalla stazione senza il nulla osta del DCO che lo concederà col seguente dispaccio:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- "N.O. partenza treno dal binario ..... (premettendo dove occorra) dopo arrivo vostra stazione treno.....".</p> <p>5. L'avvenuta partenza dei treni da un posto di servizio in esclusione dal sistema, deve essere comunicata verbalmente al DCO.</p>					
<p><b>Art. 24</b> <b>Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita</b></p> <p>1. In ogni caso di mancata disposizione a via libera del segnale di un posto di servizio impresenziato, il DCO dovrà effettuare la doppia operazione di riconrollo per accertare quali siano le condizioni presenti e quali quelle mancanti. Se a seguito del riconrollo di cui sopra risulta che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatori interessanti l'itinerario;</li> <li>- risulta normale il dispositivo di manovra a mano deviatori;</li> <li>- esiste il bloccamento del punto di origine dell'itinerario;</li> </ul> <p>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; sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, al treno deve essere invece prescritto di non superare la velocità di 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario e, nel caso di segnale di partenza unico od</p>	<p><b>8.1.</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2.</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>11.1</b> In mancanza di uno a più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia o visto sull'itinerario o sul tratto di linea interessati o condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza lo marcio a vista a</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta deve sempre contattare il regolatore della circolazione (DCO) e perciò anche prima di superare un segnale permissivo a via impedita.</p> <p>Sulle linee AC/AV vale quanto previsto per le altre linee.</p> <p>Di conseguenza anche su tali linee i treni devono sempre percorrere gli itinerari delle località di servizio con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h; anche nei casi in cui sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esterno di una stazione oppure del segnale di protezione di un bivio o di un posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo PdS o fino al successivo segnale imperativo di Posti di Esodo o fino al segnale di confine. Qualora invece manchi una delle predette condizioni dovrà essere prescritto al treno di percorrere l'itinerario in manovra fermando prima di impegnare i deviatori e proseguire solo dopo averne accertata l'integrità e la regolare posizione. Per gli eventuali passaggi a livello protetti dal segnale del posto di servizio e il cui controllo sia riportato nel posto centrale, non occorre praticare alcuna prescrizione, purché oltre al relativo controllo di chiusura, esistano le tre condizioni sopra specificate. Mancando invece una delle suddette condizioni, al treno dovrà essere prescritta la specifica marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello interessati.</p> <p>Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale di partenza, il DCO non dovrà prescrivere al treno la marcia a vista per i passaggi a livello per i quali sia rilevabile in sicurezza nel posto centrale l'esistenza del consenso di chiusura. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche interessate sulla base di specifiche</p>	<p>condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà dei veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia o visto, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza dell'attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone cadute mosse, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p><b>11.2.</b> Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite lo</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>norme emanate dall'Unità centrale competente.</p> <p><b>2.</b>L'ingresso dei treni con segnale disposto a via impedita nelle stazioni telecomandate viene ordinato all'agente treno dal DCO, il quale, oltre ad aver ottemperato a quanto disposto al comma 1, deve di regola comandare l'inibizione all'apertura dei segnali di protezione in senso inverso, allo scopo di impedire i possibili movimenti contemporanei ove questi sono vietati. In caso di incrocio o di precedenza che debba avvenire nella stazione, il DCO autorizzerà l'eventuale ingresso con segnale a via impedita del secondo treno (incrociante o che prende il passo) dopo aver ricevuto dall'agente treno del primo treno conferma che detto treno è regolarmente ricoverato in stazione con il dispaccio:  - "Treno ..... giunto a ..... in binario .....".</p> <p>Nei posti presenziati, all'ingresso dei treni provvederà l'agente che li presenzia.</p> <p><b>3.</b>L'esistenza della condizione di blocco non è mai accertabile dal posto centrale, per cui, quando il relativo segnale non si dispone a via libera o, ove esistente, non si attiva il segnale di avvio, il blocco deve essere considerato guasto a meno che l'esistenza della via libera di blocco elettrico non venga accertata da un agente sul posto. Si fa eccezione per alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel</p>	<p>concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p><b>11.3.</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno lo specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1 .</p> <p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>posto centrale determinati comandi e controlli sicuri. Su tali linee 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. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente. Quando non è utilizzabile il blocco elettrico, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni. Sulle linee esercitate con il blocco automatico, a semplice e a doppio binario banalizzate, sulle quali la circolazione si svolga a doppio senso su uno dei binari, 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 tratti di linea a doppio binario comprendenti passaggi a livello protetti da permissivi i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei suddetti segnali. Sulle linee a doppio binario esercitate con il blocco automatico, purché non venga attuata la circolazione a destra o illegale sul binario interessato al guasto, il DCO potrà 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 prescriverà o farà prescri-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;</li> <li>- deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</li> </ul> <p><b>11.6</b> Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>vere la marcia a vista di cui all'apposita prescrizione prevista sul mod. M. 40 TELEEC. Sulle linee esercitate con il blocco conta- assi, a semplice e a doppio binario, 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. Su alcune linee esercitate con SCC, ove so- no previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, qualora il se- gnale del posto non si disponga a via li- bera ma si possa accertare in sicurezza nel posto centrale l'esistenza della via li- bera di blocco elettrico, per la partenza del treno, oltre alle altre occorrenti, deve essere praticata al treno la seguente pre- scrizione: <i>"Esiste via libera di blocco elet- trico"</i>. Sulle linee esercitate con ERTMS/ETCS L2, nel posto centrale sono rilevabili in sicurezza, tramite l'interfaccia operatore RBC, lo stato dei Posti Cambio Fase (attivo, non attivo) e lo stato di libe- ro-occupato dei circuiti di binario, secon- do modalità stabilite dall'Unità centrale competente.</p> <p><b>3 bis.</b> Ogni qualvolta il blocco radio non è utilizzabile, spetta al DCO provvedere al distanziamento dei treni. Il DCO potrà di- stanziare i treni con marcia a vista, evi- tando, per quanto possibile, di far circola- re più di un treno alla volta nella tratta, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Quando sia ritenuto più</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 /dir/2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>conveniente ai fini della circolazione 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. Il blocco radio deve essere sempre 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 dall'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco radio;</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>Il DCO, per il solo treno interessato, deve provvedere al distanziamento con il dispaccio di giunto secondo quanto previsto dall'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco radio anche nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema in corrispondenza di punti singolari del sistema elettrico di alimentazione (Posti di Cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di linea che non possono essere rialimentati);</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> <li>guasto all'apparecchiatura di bordo. Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo, la circolazione dei treni deve essere sempre regolata previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.</li> </ul> <p><b>4.</b> In caso di guasto della sezione di blocco attigua ad un posto impresenziato verso il quale occorre inoltrare un treno, il DCO deve effettuare l'operazione di ricontrollo per accertare l'efficienza del segnale di protezione del posto stesso; in caso di esito negativo dovrà essere prescritto al treno di fermare a quel segnale comunque disposto.</p> <p><b>5.</b> Il DCO, sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio banalizzate, prima di consentire la partenza di un treno con segnale disposto a via impedita, dovrà comandare nel posto limitrofo l'inibizione all'apertura dei segnali di partenza in senso opposto. Tale inibizione sarà mantenuta fino a che il treno partito, abbia impegnato l'unica o l'ultima sezione di blocco della tratta. Quando non fosse possibile comandare l'inibizione di cui sopra, il DCO dovrà vincolare la partenza dell'eventuale treno in senso inverso al proprio nulla osta che concederà condizionandolo al giunto, in quel posto di servizio, del treno in circolazione nella tratta. Sulle linee esercitate con SCC, l'inibizione all'a-</p>					

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

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>apertura di segnali di partenza in senso opposto, non occorre in caso di attivazione del segnale di avvio. Su alcune linee a doppio binario esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, nel caso di mancata attivazione del segnale di avvio, l'inibizione all'apertura dei segnali di partenza nel posto limitrofo non è necessaria qualora per il binario interessato sia stata accertata, tramite i controlli sicuri, l'esistenza dell'orientamento del blocco per le partenze e l'assenza del fuori servizio. Sulle linee esercitate con SCC, munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il comando di inibizione all'apertura dei segnali di partenza in senso opposto non occorre nel caso in cui si attivi il segnale virtuale di avvio a luce fissa ed il treno riceva l'Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema.</p> <p><b>6.</b> Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione, presenziati da dirigente movimento con segnale disposto a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il dirigente movimento nel chiedere il nulla osta dovrà anche precisare se esista la via libera di blocco elettrico. Il DCO, nel caso in cui manchi la suddetta condizione, completerà il nulla osta con le prescrizioni da praticare al treno. Se esiste la condizione di blocco</p>					

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

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>elettrico il dirigente movimento praticerà, di sua iniziativa, la relativa prescrizione, utilizzando il mod. M. 40 TELEC.</p> <p><b>6 bis.</b> Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per le partenze da un PdS presenziato da dirigente movimento con segnale virtuale a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il DM, nel chiedere il nulla osta, dovrà anche precisare al DCO se esiste la libertà della prima sezione di blocco radio; il DCO, oltre al nulla osta, trasmetterà le prescrizioni da praticare al treno utilizzando il modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio).</p> <p><b>7.</b> Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione presenziati da apposito incaricato con segnale disposto a via impedita, questi dovrà confermare con dispaccio al DCO, l'avvenuta costituzione dell'itinerario, la presenza o meno delle condizioni di sicurezza relative al blocco, passaggi a livello ed altri eventuali enti di linea. Il DCO, che dovrà considerare l'itinerario bloccato, disporrà per il movimento a via impedita, dettando all'apposito incaricato le prescrizioni del mod. M. 40 TELEC che questi dovrà consegnare all'agente treno.</p> <p><b>8.</b> Per le partenze da una stazione o proseguimento da un bivio o posto di comunicazione telecomandati, con segnale disposto a via impedita, il DCO, ove pre-</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>visto, si farà confermare con dispaccio dall'agente treno le condizioni di sicurezza relative al blocco, passaggi a livello ed altri eventuali enti di linea. Per quanto concerne i passaggi a livello manovrati da posti di custodia, ove non sia prevista la ripetizione del consenso di chiusura ad uso dell'agente treno, il DCO dovrà istituire la chiusura treno per treno con le modalità previste dalle Istruzioni per l'esercizio dei passaggi a livello.</p> <p><b>8 bis.</b> 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 o segnalamento a cascata.</p> <p><b>9.</b> Sulle linee esercitate con il blocco automatico, qualora ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico sia stato conferito carattere di permissività, per il loro superamento a via impedita con lettera luminosa "P" spenta devono essere osservate le procedure di cui ai precedenti commi. Le procedure dei precedenti commi devono essere osservate anche sulle linee esercitate con il blocco conta-assi per il superamento dei segnali di protezione e partenza a via impedita con lettera "D" od "A" spenta.</p> <p><b>10.</b> Sulle linee esercitate con il blocco automatico, il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche raccordi in linea, disposto a via impedita</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/dir/2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO con la seguente specifica prescrizione: <i>"Proseguite dal PBA n°.....con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante"</i>.</p> <p>Il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche punti singolari della linea diversi da raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.), disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO, con le procedure riportate nell'Orario di servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").</p> <p><b>11.</b> Sulle linee esercitate con B.ca, il superamento di un segnale di PBI disposto a via impedita e con lettera "A" spenta viene ordinato all'agente treno dal DCO con le seguenti specifiche prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>"Proseguite dal segnale di PBI n° ..... disposto a via impedita con lettera "A" spenta"</i>;</li> <li>- <i>"Tratto da.....a.....libero da treni"</i> (aggiungendo la dizione: <i>"come da M.40_TELEC in vostro possesso"</i> nel caso in cui il treno stia già circolando con il giunto telefonico);</li> <li>- (eventualmente, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40 TELEC) <i>"Fermatevi al segnale di protezione della stazione di.....comunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni dal DCO"</i> ;</li> <li>- <i>"Marcia a vista in corrispondenza del</i></li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 /dir/2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>(dei) PL</i>  <i>Km..... (quelli protetti dal segnale)".</i>            Se il segnale del PBI protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40 TELEEC, la seguente prescrizione: <i>" Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al Km .... ed oltrepassatelo con cautela senza superare la velocità di 30 Km/h, dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato"</i>.</p> <p>Se il segnale del PBI protegge anche punti singolari della linea diversi da raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.), in aggiunta alle suddette prescrizioni dovranno essere osservate anche le procedure riportate nell'Orario di servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").</p>					
<p><b>Art. 24 bis</b>  <b>Movimenti di treni con segnali disposti a via</b>  <b>impedita sulle linee esercitate con SCC</b>  <b>1.</b> Sulle linee esercitate con SCC, nel caso di mancata disposizione a via libera dei segnali di un PdS gestito in regime di telecomando, il DCO 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</p>	<p><b>8.1.</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti. gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.  <b>8.2.</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta deve sempre contattare il regolatore della circolazione (DCO) e perciò anche prima di superare un segnale permissivo a via impedita.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dal Posto Centrale mediante un apposito comando.</p> <p>Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.</p> <p>Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa dovrà 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 il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza interessato.</p> <p>b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto centrale mediante un apposito comando. Il DCO, prima di impartire tale comando, deve ordinare</p>	<p><b>11.1</b> In mancanza di uno a più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia o visto sull'itinerario o sul tratto di linea interessati o condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza lo marcio a vista a condizione che venga preventivamente accertato anche lo libertà do veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ho precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza dello condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcio o visto, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza dello attivazione dei dispositivi che inibiscono il transita lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singoli della li-</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'agente treno, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M. 40 TELEEC) oppure con comunicazioni verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'Allegato 2, su quale binario o linea deve istradarsi (<i>"Dovete istradarvi sul binario.../verso....."</i> ed, eventualmente, <i>"Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra"</i>, <i>"Dovete percorrere linea ...."</i>). Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, deve riprendere la corsa osservando, oltre a tutti gli obblighi di cui al precedente punto a), le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio il macchinista, ed il capotreno qualora svolga le funzioni di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (art. 6 comma 3) come segue: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> </ul> </li> </ul>	<p>nea, come ad esempio le zone caduta mossi, la circolazione del treno su tali punii deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative dello sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p><b>11.2.</b> Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite lo concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p><b>11.3.</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno lo specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1 .</p> <p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione <b>(1)</b> oppure con comunicazioni verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'Allegato 2, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento  in atto (<i>"Deviatoio n° ..... da impegnare disposto per il corretto tracciato o per la deviata"</i>)(2).  Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e dopo la manovra, se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela 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 a luce blu (Art. 69/D-1 RS). 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. 24 comma 1, tenendo presente che per il superamento</p>	<p>quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.  <b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:  - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;  - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.  <b>11.6</b> Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei deviatori, quando il movimento avviene in manovra, devono essere osservate le medesime procedure di cui al presente punto b).</p> <p><i>(1) Utilizzando l'apposito mod. M. 40 TELEEC/SCC (per deviatori) in dotazione al personale dei treni oppure le righe in bianco del M. 40 TELEEC.</i></p> <p><i>(2) Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere: "Deviatoio n° ..... da impegnare disposto per la deviata a sinistra oppure per la deviata a destra".</i></p>					
<p><b>Art. 24 ter</b>  <b>Movimenti di treni con segnali virtuali a via impedita sulle linee con SCC munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2</b></p> <p>1. In caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza di un PdS telecomandato il DCO, mediante l'apposito comando, può attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce fissa oppure a luce lampeggiante.</p> <p>2. Nel caso di attivazione del segnale virtuale di avvio o di avanzamento a luce fissa il Sistema invia al treno una Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista ed il DCO non deve praticare al treno nessuna prescrizione.</p> <p>3. Nel caso di attivazione del segnale virtuale di avvio o di avanzamento a luce</p>	<p><b>8.1.</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2.</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>11.1</b> In mancanza di uno a più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con</p>	M	I	GI	<p>Sulle linee AC/AV vale quanto previsto per le altre linee.</p> <p>Di conseguenza anche su tali linee i treni devono sempre percorrere gli itinerari delle località di servizio con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h; anche nei casi in cui sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario.</p>

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>lampeggiante il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con apposita prescrizione utilizzando il modulo M. 40 TELEEC (Blocco Radio). Le necessarie prescrizioni debbono essere notificate solo dopo l'attivazione del predetto segnale virtuale. Egli deve prescrivere al treno di superare il segnale imperativo e di percorrere l'itinerario in manovra fermando prima di impegnare ciascun deviatore, tenendo presente che per il loro superamento devono essere osservate le procedure previste dal punto b) dell'art. 24 bis.</p> <p>Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; <i>oppure</i>, 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 ad un segnale imperativo di 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 Posto di Esodo.</p> <p>4. Qualora non sia possibile attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante valgono le norme di</p>	<p>marcia o visto sull'itinerario o sul trotto di linea interessati o condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza lo marcio a vista a condizione che venga preventivamente accertato anche la libertà dei veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcio o visto, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza dell'attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone cadute mosse, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p><b>11.2.</b> Qualora le condizioni di sicurezza</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cui all'art 24 comma 1, tenendo presente che, quando il movimento avviene in manovra, per il superamento dei deviatori, devono essere osservate le medesime procedure di cui al punto b) dell'art. 24 bis.</p> <p>Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale 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 ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure, ove previsto, fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo.</p> <p><b>5.</b> Nel caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza relativo ad un itinerario ove esiste un cambio fase attivo (disalimentato) il treno può essere inoltrato solo dopo aver provveduto preventivamente alla rialimentazione del cambio fase ed alla riconfigurazione nel Sistema. Nel caso di mancata rialimentazione i treni non debbono essere inoltrati salvo il caso in cui il</p>	<p>mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p><b>11.3.</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1 .</p> <p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, de-</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno debba essere inviato con riduzione di velocità a 60 km/h secondo quanto stabilito dal precedente art. 24 comma 1. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui ai precedente art. 24 comma 1. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui ai precedenti commi 3 e 4, debbono essere adottate quelle previste dalle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica".</p> <p><b>6.</b> Nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione o partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, il DCO deve adottare le norme di cui all'art. 24 comma 1, autorizzando il proseguimento del treno con apposita prescrizione utilizzando il modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio).</p> <p>Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; <i>oppure</i>, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino</p>	<p>vono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;</li> <li>- deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</li> </ul> <p><b>11.6</b> Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta suddetta.</p> <p>7. Nel caso di mancata concessione in linea di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema a causa della occupazione di una o più sezioni di blocco radio, per il superamento di un segnale imperativo di fine sezione il DCO deve ordinare, con apposita prescrizione, il superamento di tale segnale e la marcia a vista fino al segnale che delimita l'anormalità. In ogni caso non deve essere mai oltrepassato un segnale imperativo di protezione; nel caso esistano segnali imperativi di fine sezione interposti, deve prescrivere, inoltre, di non tenere fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo.</p> <p>Nel caso che a valle del segnale imperativo di fine sezione sia ubicato un cambio fase attivo (disalimentato), il DCO deve preventivamente richiedere la rialimentazione e la riconfigurazione dello stesso. Nel caso di mancata alimentazione il DCO deve distanziare i treni con il giunto telefonico; nel caso di mancata configurazione nel Sistema il treno può essere invece distanziato con la marcia a vista. Per la rialimentazione e la riconfigurazione dei cambi fase debbono essere adot-</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tate le procedure previste dalle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica".</p> <p><b>8.</b> Nel caso di mancata Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO per il superamento di un segnale imperativo o di confine a valle del quale è ubicato un POC, deve sempre distanziare i treni con il giunto telefonico.</p> <p><b>9.</b> Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure di confine), per caduta connessione radio od altra anomalia, qualora la sezione di blocco radio successiva risulti 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 fine sezione o di Posto di Esodo 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 ad un segnale imperativo di 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 Posto di Esodo. Qualora invece, una o più sezioni di blocco radio risultino occupate, il DCO deve adottare le procedure di cui ai precedenti commi 6, 7 e 8.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/dir/2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Art. 25</b> <b>Anormalità nella corsa dei treni</b></p> <p>1. Tutte le comunicazioni previste dall'art. 23 del Regolamento per la Circolazione dei Treni fra macchinista o capotreno e dirigenti movimento, devono svolgersi tra agente treno e DCO.</p>	<p><b>1.8</b> La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora ...<b>omissis</b>... citate incombenze.</p> <p><b>8.1.</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti. gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	Introdotta il principio che l'agente treno, per quanto riguarda gli aspetti di circolazione è sempre l'agente di condotta.
<p>2. In caso di fermata o di riduzione di velocità al di sotto di 25 km/h nel tratto compreso tra un segnale di avviso (anche accoppiato) ed il successivo segnale di prima categoria, l'avvicinamento a quest'ultimo segnale dovrà 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.</p> <p>3. In caso di arresto accidentale fra 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 treno non si sia procurato dal DCO l'ordine di proseguimento con segnale disposto a via impedita a meno che, prima di ripartire, non</p>	<p><b>8.13</b> Un itinerario non deve poter essere modificato dopo che la relativa autorizzazione al movimento sia stata ricevuta dal treno.</p> <p><b>10.5</b> Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.</p> <p><b>10.6</b> Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata</p>		<b>I</b>	<b>IF</b>	Introdotta il principio che l'agente di condotta deve sempre contattare il regolatore della circolazione (DCO)

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>possa accertare che il segnale è ancora disposto a via libera.</p>	<p>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 di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>b.4.</p>				
<p style="text-align: center;"><b>PARTE II ESERCIZIO DI SINGOLI IMPIANTI IN TELECOMANDO Art. 26 Generalità</b></p> <p>1. Determinati impianti (stazioni, bivi o posti di comunicazione) possono essere subordinati, agli effetti della circolazione dei treni, ad altra stazione mediante telecomando (TC punto-punto), realizzato col sistema CTC di cui all'art. 2 delle presenti Disposizioni.</p> <p>2. Il sistema comprende un posto di comando (stazione presenziata da dirigente movimento) che, di regola, ha relazione solo con attiguo posto satellite (PS). Da un posto di comando possono anche essere comandati più posti satelliti, previa autorizzazione dell'Unità centrale competen-</p>	<p><b>8.1.</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2.</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>			<b>GI</b>	

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>te.</p> <p><b>3.</b> Il dirigente movimento della stazione ove è ubicato il posto di comando, è anche dirigente movimento del posto satellite telecomandato. Il posto satellite deve essere indicato in orario e deve essere considerato abilitato ed impresenziato salvo prescrizione contraria.</p> <p><b>4.</b> Salvo quanto stabilito dai successivi articoli, valgono le norme contenute nella parte I delle presenti Disposizioni in quanto pertinenti, considerando il dirigente movimento del posto di comando come DCO. Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi la realizzazione di singoli impianti in telecomando è subordinata ad apposita autorizzazione dell'Unità centrale competente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/di/2012)</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 27</b> <b>Agente treno</b></p> <p><b>1.</b> La funzione di agente treno per il posto satellite viene sempre svolta dal capotreno o dall'agente che ne assume le mansioni. (Pertanto il mod. M. 40 TELEC sarà, su tutte le linee, in tre esemplari).</p>		<b>M</b>		<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Introdotta il principio che l'agente treno, per quanto riguarda gli aspetti di circolazione è sempre l'agente di condotta.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Art. 28</b> <b>Esercizio normale</b></p> <p><b>1.</b> La circolazione dei treni fra la stazione posto di comando e posto satellite è regolata autonomamente dal dirigente movimento della stazione posto di comando; fuori del tratto compreso fra posto satellite e posto di comando la circolazione dei treni deve svolgersi secondo le</p>	<p><b>2.7</b> Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p><b>8.1.</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione,</p>			<b>GI</b>	

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comuni norme regolamentari.</p> <p><b>2.</b> Ai segnali di protezione e partenza di un posto satellite può essere conferito carattere di permissività. Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi, i segnali di protezione e partenza di un posto satellite possono essere muniti di lettere luminose "D" ed "A".</p> <p><b>3.</b> Qualora per esigenze particolari fosse necessario far presenziare il posto satellite da dirigente movimento dovranno applicarsi le norme previste dall'art. 25/26 del Regolamento per la circolazione dei treni.</p> <p><b>4.</b> In caso di presenziamento del posto satellite con apposito incaricato il dirigente movimento del posto di comando dovrà avvisare o far avvisare i treni interessati del presenziamento. I rapporti dell'apposito incaricato con il dirigente movimento del posto di comando e con il personale dei treni sono quelli previsti nella parte I delle presenti Disposizioni.</p>	<p>che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti. gli enti di sicurezza posti nei tralli di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>				
<p><b>Art. 29</b>  <b>Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita</b></p> <p><b>1.</b> I movimenti con segnali disposti a via impedita nel posto satellite saranno ordinati dal dirigente movimento del posto di comando mediante il mod. M. 40 TELEC secondo le norme previste dall'art. 24 delle presenti Disposizioni. Le prescrizioni ai treni nella stazione posto di comando e nelle stazioni limitrofe presenziate verranno praticate con i comuni moduli. Non è</p>	<p><b>11.1.</b> In mancanza di uno a più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia o visto sull'itinerario o sul tratto di linea interessati o condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno</p>			<p><b>GI</b></p>	

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mai consentito esonerare i treni dal rispetto dei segnali di protezione e partenza di un posto satellite con prescrizione emessa da stazione precedente, anche se coincidente con posto di comando.</p> <p><b>2.</b> Nel caso in cui non sia utilizzabile il blocco elettrico, la circolazione dei treni in partenza dal posto satellite dovrà essere regolata dal dirigente movimento del posto di comando secondo le norme previste dai commi 3, 4 e 5 dell'art. 24 delle presenti Disposizioni mentre la circolazione dei treni in partenza dalla stazione posto di comando e dalla successiva stazione abilitata dovrà essere regolata secondo le norme comuni. Il dirigente del posto di comando, al fine di concedere la via libera o consentire la partenza dei treni, dovrà procurarsi il "giunto" dal capotreno nel posto satellite, o, se più conveniente, dalla stazione successiva.</p> <p>Nei relativi moduli M. 40 DL emessi nella stazione posto di comando e nell'altra stazione limitrofa abilitata dovrà sempre essere indicato il posto satellite come limite della tratta soggetta a guasto.</p> <p><b>2 bis.</b> Qualora i segnali di protezione e partenza di un posto satellite siano muniti di lettere luminose "P", "D" o "A", per il loro superamento a via impedita con lettera spenta devono essere osservate le norme di cui ai precedenti commi.</p> <p><b>3.</b> Quando un posto satellite fosse presenziato da dirigente movimento (art. 28/3)</p>	<p>può avvenire senza lo marcio a vista a condizione che venga preventivamente accertato anche la libertà dei veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza delle condizioni di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcio o visto, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza dell'attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone cadute mossi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p><b>11.2.</b> Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
in caso di guasto blocco dovranno adottarsi le comuni norme regolamentari.	<p>sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p><b>11.3.</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1 .</p>				
<p><b>Allegato 1</b> <b>M40 telec</b></p> <p>Il modulo "M. 40 TELEC (semplificato)" viene utilizzato sulle linee con CTC semplificato.</p> <p>Il modulo "M. 40 TELEC (BA)" viene utilizzato sulle linee con BA.</p> <p>Il modulo "M. 40 TELEC (B.ca)" viene utilizzato sulle linee con B.ca.</p> <p>Il modulo "M. 40 TELEC (Blocco Radio)" viene utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 con Blocco Radio.</p> <p>Il modulo "M. 40 TELEC/SCC (per deviatori)" viene utilizzato sulle linee esercitate con SCC.</p>	<p><b>4.13.</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12. i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni. Notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	Introdotta la possibilità di utilizzare supporti informatici per la trasmissione delle prescrizioni.

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Allegato 2</b></p> <p align="center"><b>MODALITA' PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGistrate</b></p> <p>NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE</p> <p>In base a quanto previsto dall'art. 3 comma 15 del RCT (e corrispondente art. 16 comma 2 IPCL) sulle linee in telecomando esercitate con SCC, è ammesso notificare, nel caso di movimenti dei treni con segnali disposti a via impedita, le prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate, secondo le modalità di seguito indicate.</p> <p>Le linee dove viene adottata tale procedura, nonché le presenti modalità, devono essere riportate nei Fascicoli Linee interessati. L'adozione di tale provvedimento è subordinata a specifica autorizzazione dell'Unità periferica interessata.</p> <p><b>1.</b> Con comunicazioni verbali registrate possono essere notificate le seguenti prescrizioni:</p> <p>a) <i>"Dovete istradarvi sul binario n°...../verso..... (successivo Posto)"</i>. (Da notificare al treno fermo al segnale di protezione/partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante).</p> <p>b) <i>"Dovete istradarvi sul binario di sini-</i></p>	<p><b>4.13.</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12. i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni. Notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p><b>4.14</b> Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p><b>4.15.</b> Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente;</li> <li>- deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente;</li> <li>- deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta;</li> <li>- deve essere garantita la tracciabilità della notifica.</li> </ul>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>stra/destra".</i>            (Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante).</p> <p>c) <i>"Dovete percorrere linea .....".</i>            (Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante).</p> <p>d) <i>"Deviatoio n° ..... da impegnare disposto per il corretto tracciato o per la deviata".</i>            oppure  <i>"Deviatoio n° ..... da impegnare disposto per la deviata a sinistra o per la deviata a destra".</i>            (Da notificare al treno fermo ad un deviatoio con segnale luminoso da deviatoio a luce blu spento o privo del predetto segnale luminoso).</p> <p><b>2. Per la notifica delle prescrizioni di cui al punto 1 con comunicazioni verbali registrate,devono essere utilizzate le specifiche formule convenzionali di cui al successivo punto 5, scandendo le stesse in modo inequivocabile e tale da consentire anche l'eventuale compilazione del supporto cartaceo.</b>  <b>Qualora durante la notifica di una prescrizione la comunicazione si interrompa, dopo l'eventuale ripristino della stessa, si dovrà provvedere alla riformulazione completa della prescrizione stessa.</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le predette formule convenzionali devono inoltre essere riportate su specifici supporti cartacei (brogliacci), da utilizzare, eventualmente, durante le comunicazioni dagli operatori interessati.</p> <p><b>3.</b> Prima di adottare le procedure per le comunicazioni verbali registrate il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assicurarsi che non siano in atto anomalie alle apparecchiature di registrazione;</li> <li>- avvisare preventivamente il macchinista.</li> </ul> <p><b>4.</b> Nel caso di anomalie alle apparecchiature per le comunicazioni verbali registrate, anche con comunicazione già avviata, il DCO deve notificare le prescrizioni di cui al punto 1 per iscritto.</p> <p><b>5. FORMULE DA UTILIZZARE PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGistrate TRA IL DCO ED IL MACCHINISTA.</b></p> <p><b>TRENO FERMO AL SEGNALE DI PROTEZIONE (UNICO, INTERNO O ESTERNO)</b></p> <p>“ DCO..... (1) prescrive al Macchinista <b>Macchinista</b> inteso dal DCO fermo al segnale di protezione ..... (2) di.....,dopo l’attivazione del segnale di avanzamento a lucelampeggiante, deve essere istradato sul binario n° .....</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Nota:</b> Il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, la funzione del segnale quando esterno/interno/interno n°... , la località di servizio interessata ed il binario sul quale deve essere istradato il treno.</p> <p>Il Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO.</p> <p><b>TRENO FERMO AL SEGNALE DI PARTENZA (UNICO, INTERNO O ESTERNO)</b></p> <p>“DCO..... (1) prescrive al Macchinista che il treno ..... del .....</p> <p><b>Macchinista</b> inteso dal DCO fermo al segnale di partenza.....(2) di ....., dopo l’attivazione del segnale di avvio (o avanzamento) a luce lampeggiante, deve essere istradato verso.....(3), sul binario di sinistra/destra (4) (5), percorrendo linea .....(6).</p> <p><b>Nota:</b> il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, la funzione del segnale quando esterno/interno/interno n°..., la località di servizio interessata, il successivo posto verso il quale deve essere istradato il treno, il binario di destra/sinistra sul quale deve essere istradato il treno (solo sulle linee banalizzate), la linea che deve essere percorsa dal treno (solo nel caso di immissione su linee affiancate).</p> <p>Il Macchinista deve ripetere per inteso</p>					

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

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quanto comunicato dal DCO.</p> <p><b>TRENO FERMO AL DEVIATOIO CON SEGNALE A LUCE BLU SPENTO O PRIVO DEL PREDETTO SEGNALE</b></p> <p>“DCO.... (1) prescrive al Macchinista che il treno ..... del .....</p> <p><b>Macchinista</b> inteso dal DCO fermo al deviatoio n° .... con il segnale luminoso a luce blu spento (o sprovvisto del predetto segnale), deve impegnare il deviatoio stesso disposto per (5) il corretto tracciato / la deviata (5) la deviata a sinistra / la deviata a destra (5)”</p> <p><b>Nota:</b> Il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, il numero del deviatoio interessato e la posizione che deve assumere lo stesso (per il corretto tracciato, per la deviata, per la deviata a sinistra o per la deviata a destra). Il Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO.</p> <p><b>Le seguenti note devono essere rispettate qualora venga utilizzato il supporto cartaceo di cui al punto 2.</b></p> <p>(1) Indicare sede del DCO.  (2) Indicare la specifica funzione del segnale (esterno, interno o interno n°...) quando previsto.  (3) Indicare successivo posto.  (4) Da notificare solo su linee banalizzate.  (5) Cancellare la dizione non occorrente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
(6) Da notificare solo nel caso di immissione su linee affiancate.					

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