

**TABELLA DI RAFFRONTO
NUAS-RCF.**

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Norme per l'Ubicazione e l'Aspetto dei Segnali (NUAS) 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 NUAS;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle NUAS è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle NUAS 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 NUAS, 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 NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;">Circolare 19/05/1981 OGGETTO: Norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali.</p> <p style="text-align: center;">PREMESSA</p> <p>Con la presente circolare vengono stabilite le norme da seguire per l'ubicazione dei segnali fissi e per la determinazione degli aspetti che gli stessi devono presentare ai treni.</p> <p>Essa dovrà essere sempre applicata in occasione della esecuzione di nuovi impianti, del rifacimento di quelli esistenti e di variazioni delle caratteristiche di un tratto di linea che comportino il passaggio del tratto stesso da un gruppo di appartenenza ad un altro secondo le definizioni della tabella 1.</p> <p>In tale ultimo caso le direttive di cui al punto</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p>			GI	

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5.2.1 saranno da applicarsi con la necessaria gradualità.</p> <p>TABELLA</p> <p>Le norme della presente circolare sostituiscono le disposizioni contenute nella circolare n. 188 n. IE.5/J/1*R/73253/119 del 15 dicembre 1954, che viene pertanto abrogata.</p>					
<p>2. NORME GENERALI</p> <p>2.1. Sulle linee a doppio binario, i segnali fissi di linea e quelli relativi ai binari di corsa delle stazioni, che comandano ai treni che percorrono il binario di sinistra, devono essere ubicati alla sinistra del binario stesso, quelli che comandano ai treni percorrenti il binario di destra (1) devono essere ubicati alla destra.</p> <p>Negli altri casi, i segnali, di norma, devono essere ubicati alla sinistra del binario.</p> <p>La dizione "sinistra" o "destra" è sempre riferita al senso di marcia dei treni.</p> <p>2.2. I segnali fissi devono risultare immediatamente attigui al binario cui si riferiscono.</p> <p>2.3. I segnali luminosi all'aperto, ubicati alla sinistra del binario cui si riferiscono, sono muniti di vela circolare; quelli ubicati alla destra presentano la vela quadrata.</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>			GI	
<p>3. SEGNALI DI 1° CATEGORIA</p> <p>3.1. -Segnali di partenza</p> <p>3.1.1. I segnali di partenza devono essere ubicati oltre il punto di normale fermata.</p> <p>3.1.2. Quando un segnale di partenza comanda a più binari, dai quali i treni partano sempre da fermi, esso deve essere collocato nel punto più opportuno rispetto al</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono</p>			GI	

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fascio dei binari stessi, anche in deroga a quanto stabilito nei punti 2.1 e 2.2 e sarà sempre munito di vela circolare.</p> <p>3.1.3. -Se il segnale comanda a più binari, uno dei quali sia adibito al transito senza fermata dei treni, il segnale deve essere ubicato, rispetto a tale binario, secondo quanto indicato nei punti 2.1. e 2.2. Per gli altri binari sono ammesse le deroghe di cui al punto 3.1.2. (2).</p> <p><i>(2) Di regola un segnale, che comanda ad un binario destinato al transito senza fermata dei treni, dovrà essere distinto per detto binario. Può farsi eccezione per impianti particolarmente semplici, quali, ad esempio, le stazioni su linee a semplice binario con un solo binario di incrocio.</i></p> <p>3.1.4. La forma della vela di detto segnale sarà determinata dalla sua posizione rispetto al binario adibito al transito dei treni secondo quanto indicato al punto 2.3.</p> <p>3.1.5 In deroga a quanto stabilito al punto 2.1., un segnale di partenza che comanda ad un solo binario dal quale il treno parte sempre da fermo può essere collocato alla destra del binario stesso, se condizioni locali lo consigliano e previa autorizzazione dei Servizi Centrali.</p> <p>Esso deve però risultare immediatamente attiguo al relativo binario.</p> <p>3.1.6. Un segnale di partenza che comandi ad un binario, o ad un fascio di binari, dal quale un treno può essere istradato in un binario tronco, deve essere collocato, di regola, in precedenza alla punta dello scambio che immette al binario tronco ed a non meno di 50 m dal paraurti di questo o dal termine del binario .</p>	<p>essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				

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

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3.2. -Segnali di protezione</p> <p>3.2.1 I segnali di 1° categoria di protezione delle stazioni dei bivi, degli attraversamenti, ecc., devono essere ubicati in modo da risultare a non meno di 100 m dal punto che si intende proteggere, se tale punto è:</p> <p>a) la punta di un deviatoio incontrato di punta dal treno al quale il segnale comanda;</p> <p>b) la traversa limite di una intersezione o di un deviatoio incontrato di calcio dal treno al quale il segnale comanda;</p> <p>c) il picchetto indicante il limite estremo raggiungibile dalle manovre;</p> <p>d) il punto in cui può trovarsi la coda del treno di massima composizione fermo in stazione, oppure ~ fermo ad un successivo segnale di la categoria, nell' ipotesi che a valle del segnale di protezione non esista un ricoprimento di almeno 100 metri; oppure a non meno di 50 m dal punto che si intende proteggere, se tale punto è:</p> <p>e) il bordo più prossimo della zona di attraversamento di un passaggio a livello.</p> <p>La lunghezza L in metri del treno di massima composizione va calcolata con la seguente formula:</p> $L = 1,1 \frac{(11 N + 50)}{2}$ <p>ove N è il numero di assi ammesso sulla linea, quale risulta dal Fascicolo Orario, 11 m la lunghezza media di un veicolo, 50 m la lunghezza media di due locomotive, 1,1 un coefficiente di maggiorazione per tener conto della indeterminatezza della posizione</p>	<p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>4.19 Immediatamente dopo il termine di ogni autorizzazione al movimento deve essere assicurato un tratto di binario, denominato zona di uscita, mantenuto libero e con gli enti eventualmente presenti disposti come se dovessero essere percorsi dal treno stesso, di lunghezza comunque mai inferiore a 50 metri nelle località di servizio e 20 metri in linea, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare sulla linea medesima e del sistema di protezione.</p>	<p>M</p>		<p>GI</p>	<p>Il principio che un segnale di 1° categoria deve essere ubicato in precedenza al punto (o ente) da proteggere, ad una distanza stabilita in relazione al tipo di segnale o di punto è regolamentato facendo riferimento al termine dell'autorizzazione al movimento concessa al treno dal sistema di segnalamento.</p> <p>Le linee con blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del treno fermo al segnale.</p> <p>Allo scopo di evitare distanze eccessive dei segnali, non rispondenti ad effettive necessità di esercizio, allorché la condizione di cui al precedente capoverso d) sia tale da prevalere di molto sulle altre condizioni che concorrono nel determinare la posizione dei segnali di I a categoria di protezione, il valore di N (e quindi di L) potrà essere ridotto previo benestare dei Servizi Centrali.</p> <p>3.2.2. -Sulle linee elettrificate, i segnali di la categoria di protezione delle stazioni devono inoltre risultare a, monte (3) dei portali di sezionamento della linea di contatto.</p> <p><i>(3) Le espressioni «a monte» e «a valle .) usate nel presente testo vanno riferite al senso di marcia dei treni che devono rispettare i segnali di cui si parla, nell'intesa, che «a monte ~ indica il senso da cui proviene il treno e «a valle. quello verso cui si dirige.</i></p> <p>3.3. -Segnali di 1° categoria' intermedi di blocco</p> <p>3.3.1. -Nelle linee a doppio binario attrezzate con blocco elettrico manuale, i segnali intermedi di 1° categoria devono essere ubicati, di norma, circa 30 m a monte della cabina ove risiede il guardablocco.</p> <p>Non potendosi rispettare, questa distanza, è consigliabile che i segnali siano spostati verso monte anziché verso valle, allo scopo di evitare che un treno in sosta sul binario più vicino alla cabina di blocco ostacoli la visibilità della coda dei treni percorrenti l'altro binario.</p> <p>Nei posti intermedi coincidenti con una fermata, potrà derogarsi dalle norme di cui</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sopra in relazione alle particolari necessità del servizio.</p> <p>3.3.2. -Nelle linee a semplice binario attrezzate con blocco elettrico manuale, i segnali di I^a categoria dei posti intermedi vanno preferibilmente ubicati, per opportunità di impianto, in modo da risultare a monte della cabina e ad una distanza fra loro di circa 100 m.</p> <p>3.3.3. -I segnali intermedi di la categoria, sia nel blocco manuale, sia nell'automatico, devono essere ubicati in modo da risultare a non meno di 100 m dal punto in cui può trovarsi la coda del treno di massima composizione fermo al successivo segnale di, I a categoria.</p> <p>Quando ciò risulti impossibile, devono essere adottati particolari dispositivi di impianto (blocco con ricoprimento).</p> <p>3.4. -Segnali di I^a categoria imperativi di blocco</p> <p>3.4.1. -I segnali imperativi di blocco, previsti in alcune stazioni su linee attrezzate per la circolazione sul binario di destra, che comandano l'inoltro dei treni in linea su tale binario, dovranno essere ubicati:</p> <ul style="list-style-type: none"> -alla destra del binario cui comandano e pertanto saranno sempre muniti di vela quadra; -venti metri a monte del giunto di binario che separa la stazione dalla piena linea. <p>I segnali imperativi di blocco non sono mai preceduti da avviso.</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>4. SEGNALI DI AVVISO</p> <p>4.1. I segnali di avviso isolato, devono essere ubicati dallo stesso lato del binario in cui è ubicato il rispettivo segnale di I a</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e</p>			GI	

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>categoria. A tale regola può derogarsi sulle linee a semplice binario, quando lo richiedano particolari condizioni locali.</p>	<p>dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				
<p>5. DISTANZA TRA SEGNALI</p> <p>5.1. Distanza tra segnale di avviso e rispettivo segnale di la categoria</p> <p>5.1.1. I segnali di avviso isolati devono avere una distanza dal rispettivo segnale di la categoria non inferiore alla distanza normale, quale risulta dalla allegata tabella 1. Nessuna deroga è ammessa a tale norma.</p> <p>5.1.2. Allorché due segnali di la categoria si susseguono ad una distanza compresa entro il limite di 1.500 m, l'avviso del secondo segnale deve essere accoppiato al primo segnale. L'accoppiamento può essere effettuato anche oltre il limite di 1.500 m, senza superare, di norma, la distanza di 2.000 m.</p> <p>5.2. -Distanza fra due segnali di la categoria successivi</p> <p>5.2.1. -La distanza normale tra due segnali di la categoria successivi è quella indicata nella colonna a della allegata tabella 2. Quando non sia possibile realizzarla, possono, essere adottate le distanze di cui alle colonne b, c e d della stessa tabella. Per le linee di categoria B (vedi tabella 1) tali distanze 'possono essere adottate anche</p>	<p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p>			<p>GI</p>	

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quando motivi di economia lo consiglino in relazione alle caratteristiche degli impianti o al servizio che vi si svolge. In dipendenza delle predette distanze, gli aspetti del segnalamento di avviso vengono fissati con i criteri indicati nel successivo punto 6. Distanze inferiori a 600 metri dovranno essere autorizzate, caso per caso, dai Servizi Centrali</p> <p>Analoga autorizzazione occorre nei casi in cui, su linee con blocco, automatico attrezzato per la ripetizione in macchina, si debbono prevedere distanze inferiori a 900 m.</p>					
<p>6. INDICAZIONI DA DARSÌ CON I SEGNALI DI AVVISO</p> <p>6.1 Le indicazioni da darsi mediante il segnale di avviso di un segnale di la categoria disposto a via libera dipendono in primo luogo dalla velocità da osservarsi al di là di quest'ultimo in conseguenza dell'itinerario ivi predisposto; ma se al segnale di I° categoria è accoppiato l'avviso di un secondo segnale di la categoria, le indicazioni del primo segnale di avviso dipendono anche dalle indicazioni del secondo segnale di I° categoria e dalla distanza che intercorre fra i due segnali di I° categoria, secondo quanto riportato dalle unite tabelle 3a e 3b, rispettivamente per segnali di avviso luminoso completo e segnali di avviso semaforico o luminoso incompleto (4).</p> <p>(4) Un segnale di avviso luminoso si dice completo quando è atto a dare tutte le indicazioni occorrenti; in caso opposto si dice</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p>			<p>GI</p>	

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<i>incompleto.</i>					
<p>7. DESCRIZIONE DELLE TABELLE</p> <p>7.1. La tabella 1 indica le distanze <i>normali</i> tra segnali di avviso isolati e relativi segnali di 1° categoria, richiamate al precedente punto 5.1.1.</p> <p>La stessa tabella riporta i criteri secondo i quali deve essere stabilito il gruppo di appartenenza del tratto di linea considerato.</p> <p>7.2. -La tabella 2 riporta, per ciascun gruppo di linee definito nella tabella 1, la corrispondenza tra i valori normali e ridotti della distanza fra un segnale di avviso accoppiato ed il relativo segnale di 1° categoria.</p>	<p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p>			GI	
<p>7.3. -Nelle tabelle 3a e 3b sono indicati gli aspetti che deve presentare un segnale di avviso seguito da due segnali di la categoria, quando al primo di essi sia accoppiato l'avviso del secondo, in funzione, oltre che della velocità da rispettarsi a valle del primo segnale di l a categoria, anche della distanza tra i due segnali di p categoria e delle indicazioni del secondo di essi.</p> <p>La tabella 3a si riferisce al caso di segnale di avviso luminoso completo, la tabella 3b a quelli di segnale semaforico e di avviso luminoso incompleto.</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p>			GI	
<p>8. CONDIZIONI PARTICOLARI PER LINEE ATTEZZATE CON 'BLOCCO AUTOMATICO A CORRENTI CODIFICATE</p> <p>8.1. -Sulle linee attrezzate con blocco automatico a correnti codificate atto alla ripetizione continua del segnalamento in</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p>			GI	

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>macchina, in relazione alle esigenze imposte dai sistemi di controllo della velocità, le indicazioni del segnale di avviso di cui 'alle tabelle 3a e 3b, quando il primo segnale di 1° categoria indichi via libera per un itinerario da percorrersi con limitazioni di velocità, dipendono anche dalla lunghezza della tratta codificata che precede il secondo segnale di la categoria (5), secondo quanto indicato nella tabella 4.</p> <p>Pertanto, su dette linee, nel caso che la lunghezza della tratta codificata in precedenza al secondo segnale di 1 a categoria sia minore di 900 m, per il segnale di avviso dovrà essere adottata l'indicazione più restrittiva tra quelle risultanti dalla tabella 3a e dalla tabella 4.</p> <p>(5) Tale lunghezza non dovrà mai essere inferiore a 450 m.</p>					
<p>9. SEGNALI DI 2ª CATEGORIA</p> <p>9.1. Il segnalamento di 2ª categoria è riservato a linee con carattere nettamente secondario ed è ammesso se la velocità massima nel tratto di linea non è superiore a 85 km/h in rango A e 90 km/h in rango B .</p> <p>9.2. I segnali di 2ª categoria devono essere ubicati alla sinistra del binario cui si riferiscono, in modo da risultare immediatamente attigui ad esso.</p> <p>9.3. I segnali di 2ª categoria devono essere ubicati in modo da risultare ad una distanza non inferiore alla lunghezza del treno di massima composizione aumentata di 100 m:</p> <p>a) dalla punta del deviatoio estremo protetto;</p>		M		GI	<p>I segnali di 2ª categoria non sono regolamentati dal RCF (ritenuti obsoleti).</p>

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) dalla traversa limite estrema (di deviatoio o di intersezione) protetta;</p> <p>c) dal picchetto indicante il limite estremo raggiungibile dalle manovre;</p> <p>d) dal punto in cui può trovarsi la coda del treno di massima composizione fermo in stazione;</p> <p>e) dal bordo più prossimo della zona di attraversamento di un passaggio a livello protetto; La lunghezza del treno di massima composizione va calcolata con la formula indicata al punto 3.2.l.</p>					

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

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tabella 1 “ DISTANZA NORMALE TRA I SEGNALI DI AVVISO ISOLATI E I CORRISPONDENTI SEGNALI DI 1° CATEGORIA “ Vedi TABELLA Sono considerati di categoria A i tratti di linea che ammettono velocità massime superiori a 110 k:m/h In rango A o 120 km/h in rango B. Sono considerati di categoria B rimanenti tratti di linea. Nota 1 -Pendenza -Per la pendenza della linea si considera il valore medio corrispondente alla livelletta teorica delimitata dai punti in, cui si devono collocare il segnale di avviso e quello di 1 & categoria. Nota 2 -Per le linee con <i>Blocco automatico</i> attrezzate per la ripetizione in macchina dei segnali le distanze riportate nella presente tabella vanno aumentate di 150 m.</p> <p>Tabella 2 CORRISPONDENZA TRA VALORI NORMALI (a) E RIDOTTI (b, c, d) DELLA DISTANZA TRA SEGNALE DI AVVISO ACCOPPIATO E RELATIVO SEGNALE DI 1° CATEGORIA Vedi TABELLA Nota: Per le linee con Blocco Automatico attrezzate per la ripetizione dei segnali in macchina le distanze “a” devono intendersi aumentate di 150 m e le distanze “b”, “c” e “d” di 100 m. Su tali linee sono di norma da evitare distanze inferiori a 900 m. (Vedi punto 5.2.1).</p>	<p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p>			<p>GI</p>	

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tabella 3a ASPETTO DEL SEGNALE DI AVVISO LUMINOSO COMPLETO SEGUITO DA DUE SEGNALI DI 1° CATEGORIA Vedi TABELLA A -Segnale di avviso luminoso completo B -Primo segnale di I a categoria C -Secondo segnale di I a categoria Simbologia aspetti G = giallo V = verde Gx = giallo lampeggiante G/V = giallo verde fissi G/Vx = giallo verde lampeggiante contemporaneamente Gx/Vx = giallo verde lampeggiante alternativamente Nota: Sulle linee attrezzate con blocco automatico a correnti codificate, atte alla ripetizione del segnalamento in macchina, quando la distanza x tra due successivi segnali di I a categoria sia inferiore a 900 m, dovranno essere, salvo diversa disposizione dei Servizi dell'Esercizio, applicate le indicazioni previste nel quadro 5 valido per x <: 600 m. Tale regola non si applica quando la distanza x inferiore a 900 m, sia quella tra segnale di protezione e segnale che comanda l'arresto di un treno da ricevere in stazione su binario deviato non codificato; in tale caso il quadro da utilizzare sarà determinato con le regole Comuni. Vedi TABELLA Tabella 3 b</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p>			<p>GI</p>	

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

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ASPETTO DEL SEGNALE DI AVVISO SEMAFORICO O LUMINOSO INCOMPLETO SEGUITO DA DUE SEGNALI DI 1° CATEGORIA</p> <p>Vedi TABELLA</p> <p>A – segnale di avviso semaforico o luminoso incompleto B – primo segnale di 1° categoria C – secondo segnale di 1° categoria</p> <p>Caso 1</p> <p>Il primo segnale di I a categoria è disposto a via libera per un itinerario da percorrersi senza limitazioni di velocità:</p> <p>-se $X \geq a$: il segnale di avviso presenterà l'aspetto di avviso di via libera senza limitazione di velocità, qualunque sia l'indicazione del secondo segnale di I a categoria;</p> <p>-se $X < a$: il segnale di avviso presenterà l'aspetto di avviso di via libera senza limitazione di velocità, solo se il secondo segnale di I a categoria indica via libera senza limitazione di velocità, altrimenti presenterà aspetto di avviso di via impedita.</p> <p>Caso 2</p> <p>Il primo segnale di 1° categoria è disposto a via libera per un itinerario da percorrersi con limitazione di velocità: il segnale di avviso presenterà in ogni caso l'aspetto di avviso di via impedita.</p> <p>Vedi TABELLA</p> <p>N.B. Le indicazioni della tabella valgono per qualsiasi valore di $x \geq 900$ m. La tabella non si applica al caso di arrivo in stazione su binario non codificato, in tal caso valgono le regole della tabella 3°.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Oggetto: Modifiche alla Circolare</p>		M		GI	I segnali di 2°

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>relativa alle Norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali. Come è noto, la Circolare n° M.22/4-TV.41/3-L.305/7.6-IE. 806/273 del 19 maggio 1981, relativa alle norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali, sancisce, al punto 9.1, che nei tratti di linea muniti di segnalamento di 2 categoria la velocità massima di fiancata non deve essere superiore a 85 Km/h in rango A e 90 Km/h in rango B. E' altresì noto che il graduale rinnovamento dell'armamento di molte delle linee in questione consente un aumento delle velocità massime di fiancata, con conseguenti possibilità di migliorare gli orari di marcia dei treni interessati. Pertanto, onde consentire su tali linee il superamento dei limiti di velocità precitati, si è deciso in tali casi di ubicare a 1000 m. dal segnale di 2° categoria "il segnale di attenzione di cui" all'art.28 del Regolamento sui Segnali, lasciando invece inalterate le distanze di 400, 600 e 800 m. sulle linee ove la velocità di fiancata rimane nei limiti di 80 Km/h in rango A e 90 Km/h in rango B. Si stabilisce, quindi, che il punto 9.1 della citata Circolare venga sostituito con il seguente testo: 9.1 Il segnalamento di 2° categoria è riservato a linee con carattere nettamente secondario ed è ammesso se la velocità massima nel tratto di linea non è superiore a 80 km/h in rango a e 90 km/h in rango B. E' ammessa una velocità massima fino a quella prevista dalla tabella 1, per le linee di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>categoria non sono regolamentati dal RCF (ritenuti obsoleti).</p>

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>categoria B, purché il segnale di 2ª categoria sia sempre preceduto dal segnale di attenzione (art.28 Regolamento sui Segnali) alla distanza di 1.00,) metri I punti 9.2 e 9.3 restano invariati. . Le integrazioni necessarie da apportare al Regolamento sui Segnali, 'per quanto riguarda sia il segnale di attenzione sia le tavole di orientamento sono già state predisposte a saranno pubblicate appena possibile. Esse prevedono l'installazione del segnale di attenzione a 400, 600, 800 o 1.000 metri e, sulle linee per le quali la nebbia non è fenomeno eccezionale, la sostituzione di detto segnale con apposite tavole distanziometriche. Gli Uffici Impianti Elettrici sono stati interessati per i relativi adempimenti. Poiché si è rilevato che su alcune linee non c'è corrispondenza con i limiti di velocità previsti dal precedente testo del p. 9.1 della citata Circolare, la situazione in atto su dette linee potrà essere mantenuta, entro i nuovi limiti di 110 + 120 km/h, purché il segnalamento (segnale di attenzione, o tavole distanziometriche) venga adeguato alle nuove disposizioni al più presto e in ogni caso prima dell'entrata in vigore dell'orario estivo 1984. A questa condizione su dette linee non sono da prevedersi riduzioni temporanee di velocità. Eventuali 'incrementi di velocità su altre linee a decorrere dal nuovo orario devono</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NUAS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prevedere la collocazione del segnale di : attenzione (o delle tavole di orientamento) secondo le nuove disposizioni . Si comunica inoltre che dovranno essere apportate alla tabella 4 'della Circolare in oggetto le seguenti,i modifiche, relative ai valori limite della lunghezza della tratta codificata, a valle di zona non codificata; indicati nella testata della prima colonna della tabella stessa: in luogo di: $750 \leq y < 900$ deve considerarsi: $600 \leq Y < 900$ in luogo di: $450 \leq y < 750$ deve considerarsi: $300 \leq y < 600$. Si prega di provvedere alla distribuzione della presente secondo il prospetto della Circolare citata in premessa, e confermare ai rispettivi Servizi.</p>					

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