

**TABELLA DI RAFFRONTO  
PGOS-RCF.**

Nella 1<sup>a</sup> colonna è riportato il testo della Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS) suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2<sup>a</sup> colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo della PGOS;
- nella 3<sup>a</sup> colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo della PGOS è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4<sup>a</sup> colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo della PGOS è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5<sup>a</sup> colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo della PGOS, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6<sup>a</sup> 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 PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b><u>PARTE PRIMA</u></b> <b><u>NORME GENERALI</u></b> <b><i>CAPITOLO I</i></b> <b><i>ORARIO DI SERVIZIO</i></b> <b>Art. 1</b> RETE FERROVIARIA F.S. La Rete delle F.S. è ripartita in Unità periferiche.</p>				<b>GI</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 2</b> <b>ORARIO DI SERVIZIO E NUMERAZIONE FASCICOLI</b></p> <p>L'Orario di Servizio si compone: della Prefazione Generale (PGOS); delle Prefazioni delle Unità Periferiche (PUPOS) Parte prima e seconda; dei Fascicoli Linee e dei Fascicoli Orario (raccolti nel Fascicolo Circolazione Linee dell'Unità periferica); della Scheda Treno; dell'Orario Grafico e dei Quadri Orario.</p> <p>Le norme per l'impiego della Scheda Treno sono emanate dall'Unità centrale competente. Tale documento orario è utilizzabile solo sulle linee dove esistono le seguenti condizioni: è ammesso l'anticipo di corsa dei treni con il rispetto delle sole indicazioni dei segnali, il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci e per i posti di linea è sempre esclusa la protezione a tempo. Sulle linee dove non esistono le condizioni anzidette devono essere utilizzati i Fascicoli Orario che possono essere contenuti anche all'interno di un FL relativo anche ad altre linee.</p> <p>L'Unità centrale competente assegna i numeri dei Fascicoli Linea ad ogni Unità periferica dove essi sono in uso; il primo numero si riferisce alla Prefazione dell'Unità periferica medesima.</p> <p><b>TABELLA 1</b> <b>Numerazione delle parti generali compartimentali e dei fascicoli linee</b></p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>GI</b> <b>IF</b></p>	<p>Le norme per l'impiego della scheda treno sono di competenza delle IF.</p> <p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci e dove per i posti di linea è prevista la protezione a tempo non sono regolamentate dal nuovo RCF</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>e/o dei fascicoli orario.</b></p> <p><b>Art. 2 bis</b></p> <p><b>Notifica delle variazioni alle caratteristiche tecnico - funzionali dell'infrastruttura ferroviaria</b></p> <p>1. Le attivazioni di nuove linee e impianti, le modifiche delle caratteristiche tecnico-funzionali delle linee e degli impianti esistenti e le modifiche ai Fascicoli Circolazione Linee (FCL) devono essere notificate, mediante appositi documenti, al personale impiegato in mansioni connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria.</p>	<p>"SISTEMA DI INTERFACCIAMENTO" (Direttiva A...</p>				
<p>2. Al personale dei treni è tuttavia ammesso notificare le sole variazioni di cui al comma 1 che comportano modifiche ai FCL o che, pur non comportandole, riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attivazioni o soppressioni dei segnali;</li> <li>- spostamenti, di qualsiasi entità, dei segnali, rispetto alla precedente ubicazione sul terreno;</li> <li>- modifiche delle indicazioni dei segnali;</li> <li>- sostituzioni dei segnali con altri di diverso tipo;</li> <li>- attivazioni, spostamenti o soppressioni di portali TE;</li> <li>- modifiche infrastrutturali riguardanti: fabbricato viaggiatori, binari, paraurti di binari tronchi, deviatori, marciapiedi.</li> </ul>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<b>GI</b>	
<p>3. L'entrata in vigore di ciascun provvedimento di cui al precedente</p>			<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comma 2 deve essere notificata, mediante prescrizione di movimento, a tutti i treni che percorrono il tratto interessato dal provvedimento stesso a partire dalla sua entrata in vigore per almeno trenta giorni. A tal fine, la notifica di cui sopra deve essere effettuata anche ai treni che negli stessi trenta giorni siano impostati d'orario su un tratto di linea affiancato a quello interessato dal provvedimento. E' ammesso consegnare tale prescrizione anche ai treni che d'orario percorrono il tratto interessato dal provvedimento in anticipo rispetto alla sua entrata in vigore, secondo procedure stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura.</p>					
<p><b>Art. 3</b> <b>INDICAZIONI E SEGNI CONVENZIONALI RIPORTATI IN ORARIO</b></p> <p>FIANCATE PRINCIPALI FIANCATE PRINCIPALI PER LINEE ERTMS/ETCS L2 FIANCATE DI LINEA FIANCATA PRINCIPALE BINARIO ILLEGALE FIANCATA DI LINEA BINARIO ILLEGALE QUADRI ORARIO SCHEDE TRENO</p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<b>GI</b>	
<p><b>Art. 4</b> <b>NUMERAZIONE DEI TRENI</b></p>	<p><b>3.8</b> Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	Non è più ammesso utilizzare

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. La numerazione dei treni è stabilita e diramata dal Gestore dell'Infrastruttura. Da tale numerazione devono potersi individuare i treni viaggiatori, i treni merci, i treni ordinari, i treni straordinari, i treni del trasporto codificato combinato, nonché ogni altra eventuale tipologia di treni la cui individuazione risulti necessaria per la sicurezza della circolazione.</p> <p>Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un numero, con o senza particolari prefissi o suffissi (ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento per la Circolazione dei Treni), e da una data di effettuazione.</p> <p>Tuttavia, qualora per cause di forza maggiore sia necessario suddividere il percorso di un unico treno in più parti da percorrere ciascuna con materiale rotabile diverso, è ammesso utilizzare lo stesso numero e la stessa data di effettuazione del treno originale per tutti i treni che percorrono le diverse parti. In tal caso, occorrendo scambiare comunicazioni connesse con la sicurezza, il treno oggetto della comunicazione deve essere indicato, oltre che con il numero, con un ulteriore elemento che lo identifichi in maniera univoca.</p> <p>La numerazione dei treni deve soddisfare anche ai criteri di cui al successivo comma 2.</p> <p>2. I numeri dispari sono di regola assegnati ai treni viaggianti in direzione</p>	<p>unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).</p> <p><b>3.9</b> Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p><b>4.8</b> La circolazione dei treni deve essere programmata nel senso di marcia per il quale il binario è attrezzato.</p> <p><b>4.9</b> Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p><b>4.10.</b> Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.</p>				<p>lo stesso numero e la stessa data di effettuazione del treno originale per tutti i treni che percorrono le diverse parti</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nord/Sud ed Ovest/Est; i numeri pari a quelli viaggianti nella direzione opposta.</p> <p>Di regola per i treni che invertono più volte il senso di marcia deve provvedersi, salvo casi particolari di percorrenze in tratte diverse della stessa linea, l'assegnazione di una sola coppia di numeri pari e dispari.</p> <p>Per alcune linee meno importanti, aventi tratti comuni con linee principali, la numerazione segue quella della linea principale anche nei tratti non comuni.</p>					
<p>3. Le corse delle navi traghetto tra il continente, la Sicilia e la Sardegna vengono contrassegnate, a seconda delle funzioni, con numeri come avviene per i treni.</p>					<p>Non di competenza dell'ANSF, quindi non regolamentato dal nuovo RCF.</p>
<p>4. Soppresso.</p>					
<p><b>Art. 5</b> SOPPRESSO</p>					

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 6</b> <b>CODICE CLIENTE</b></p> <p>Ogni treno viene individuato oltre che dal numero, dalla stazione origine e dal giorno di messa in circolazione anche da un codice cliente secondo le indicazioni che saranno emanate dall'Unità centrale competente. Il codice cliente individua l'Impresa Ferroviaria titolare del treno.</p>	<p><b>4.10.</b> Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.</p>			<b>GI</b>	
<p align="center"><b>Art. 7</b> <b>RAPPORTI TRA I TRENI IN CASO DI CONFLITTI DI CIRCOLAZIONE</b></p> <p><b>1.</b> I treni in anticipo corsa non dovranno provocare ritardi ai treni in orario indipendentemente dalle categorie.</p> <p>Per i conflitti fra treni in ritardo, dovrà di norma tenersi conto dei valori degli indicatori di regolarità fissati per le diverse categorie di treni dalle competenti Unità centrali.</p> <p>Agli effetti della risoluzione dei conflitti in caso di precedenza o incroci di treni in ritardo, dovrà applicarsi di norma la seguente graduatoria di importanza dei treni, determinata dal tipo di traccia oraria utilizzata (Tabella 3), tenendo comunque conto, nella gestione della circolazione, dei treni più prossimi al termine di corsa o a al primo dei seguenti grandi impianti di interscambio fra i principali sistemi nazionali ed internazionali: Torino P.N., Milano C.le, Verona P.N., Venezia</p>	<p align="center"><i>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</i></p>			<b>GI</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Mestre, Genova P.P., Bologna C.le, Firenze S.M.N., Roma T.ni e Napoli C.le.</p> <p><b>TABELLA 3</b></p> <p><b>Graduatoria d'importanza dei treni.</b></p> <p>Merci 1 – Velocità <math>\geq</math> a 120 km/h;  Merci 2 – Velocità <math>&lt;</math> a 120 km/h.</p> <p>Nelle fasce orario di punta del traffico pendolare (di norma dalle 06 alle 09 e dalle 17 alle 19) i treni che utilizzano tracce di tipo IR, DIR, REG e MET sono da considerare in graduatoria d'importanza 1.</p> <p>Nelle fasce orario di punta del traffico merci (di norma dalle 23 alle 06) i treni che utilizzano tracce di tipo Merci 1 sono da considerare in graduatoria d'importanza 2. ). I treni che utilizzano tracce di tipo Merci 2 sono da considerare in graduatoria d'importanza 3.</p> <p>Ulteriori indicazioni particolari, ad integrazione dei criteri suddetti, potranno essere formulate dalle competenti Unità centrali.</p> <p><b>TABELLA 4 Soppressa</b></p>					

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



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Art. 8</b> <b>COINCIDENZE</b></p> <p>1. Due treni si considerano coincidenti in una stazione solo nei casi dichiarati dalla competente Unità centrale del Gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>2. Di regola non è consentito posticipare l'orario di partenza dei treni per attendere altri in ritardo con ora di arrivo prescritta anteriore, fatte salve le seguenti situazioni particolari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- treno che assicura l'ultimo collegamento della giornata per una determinata relazione;</li> <li>- treno dichiarato coincidente, qualora con il treno utile successivo intercorra un intervallo superiore a un'ora.</li> </ul> <p>3. Solo in tali casi il Dirigente Coordinatore Movimento potrà autorizzare la partenza in ritardo dei treni interessati, se formalmente richiesta delle Imprese Ferroviarie.</p>				<b>GI</b>	
4. Soppeso.					
5. Soppeso.					
6. Soppeso.					
7. Soppeso.					
8. Soppeso.					
8-bis. Soppeso.					
9. Soppeso.					
10. Soppeso.					
11. Soppeso.					
12. Soppeso.					
13. Soppeso.					
14. Il DM e/o DC/DCO dovranno fare le opportune annotazioni riguardanti le				<b>GI</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
cause del conseguente ritardo al treno in partenza.					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 9</b></p> <p><b>FERMATE FACOLTATIVE E PERIODICHE</b></p> <p>1. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste fermate facoltative, da effettuarsi a richiesta dei viaggiatori in arrivo o in partenza, contraddistinte da apposito segno convenzionale.</p> <p>2. Il viaggiatore che intenda discendere in una delle suddette località avviserà tempestivamente il dirigente di una delle stazioni del tratto di linea interessato dal treno che deve effettuare la fermata facoltativa. Detto dirigente provvederà per la prescrizione al treno e l'avviso alla località interessata.</p> <p>Nelle stazioni di linea a dirigenza unica il dirigente locale o l'aiutante di movimento avviserà il dirigente unico che provvederà analogamente a quanto sopra.</p> <p>Nelle fermate e nelle stazioni disabilite provvederà il capotreno per le prescrizioni e gli avvisi di competenza.</p> <p>Per i treni effettuati con automotrici è ammesso che il viaggiatore possa, durante il viaggio, rivolgersi al capotreno che provvederà ad avvisare verbalmente il macchinista.</p> <p>3. Il viaggiatore che intenda partire da una località dove sia ammessa la fermata facoltativa ne darà comunicazione al dirigente, all'aiutante o all'addetto almeno 10 minuti prima</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>		I	GI IF	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'ora di arrivo del treno e questi, quando non possa far avvisare il treno da precedente stazione di fermata, provvederà per l'arresto come previsto dal Regolamento segnali.</p> <p>Non è ammessa la fermata facoltativa in partenza da località impresenziate.</p> <p>4. Quando una fermata facoltativa venga stabilita con disposizione a parte, dopo la pubblicazione dell'orario, se ne dovrà dare giornalmente avviso ai treni interessati.</p> <p>5. In alcune località possono essere anche previste fermate periodiche, da effettuare in determinati giorni, indicati in orario con apposita annotazione.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO II</b> <b>COMPOSIZIONE DEI TRENI <sup>(1)</sup></b> <b>TRENI VIAGGIATORI</b> <b>Art. 10</b> <b>NORMALE COMPOSIZIONE DEI TRENI RISPETTO ALLE TRACCE ASSEGNATE</b></p> <p>(1) Per le norme tecniche relative alla formazione dei treni vedi Cap. V.</p> <p>1. Soppresso.</p> <p>2. La composizione di un treno è normale quando garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia oraria utilizzata.</p> <p>La composizione dei treni viaggiatori deve essere contenuta nei limiti di cui all'Art. 56. Per quanto riguarda la lunghezza massima vanno altresì tenute presenti le disposizioni particolari emanate a riguardo dall'Unità centrale competente.</p> <p>3. Soppresso.</p> <p>4. Soppresso.</p> <p>5. Soppresso.</p> <p>6. Soppresso.</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			IF	
<p align="center"><b>Art. 11</b> <b>IMPIEGO DI ALCUNI TIPI DI VEICOLI</b></p> <p>1. I treni devono essere formati, per quanto possibile, con i veicoli del tipo previsto nelle apposite pubblicazioni.</p> <p>2. Particolare attenzione deve essere posta nell'uso di alcuni speciali tipi di</p>	<p>4.7. Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>			IF	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>carrozze e bagagliai, che per i particolari requisiti di cui sono forniti devono servire all'effettuazione di determinati treni o servizi diretti, internazionali ed interni.</p> <p>Nelle carrozze con cuccette esistono dispositivi, che permettono di trasformare i sedili ordinari in posti cuccetta mediante il ribaltamento degli schienali e di pannelli opportunamente sistemati.</p> <p>3. È da evitare la lunga inoperosità delle carrozze di scorta e di quelle eccedenti i normali bisogni, giacché le soste prolungate sono dannose alla loro conservazione. Le stazioni che compongono i treni debbono quindi sistematicamente provvedere alla sostituzione delle carrozze in circolazione con quelle giacenti, in modo da evitare soste superiori a 48 ore.</p> <p>4. Le stazioni che mettono in circolazione carrozze devono provvedere alla piombatura:</p> <p>a) dei rubinetti di emergenza del freno delle carrozze che sono muniti di tali dispositivi;</p> <p>b) delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze marcate RIC;</p> <p>c) dei dispositivi (rubinetti, tasti, pulsanti, leve) di sicurezza delle porte a comando elettropneumatico delle carrozze munite di tale sistema di chiusura.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>Art. 12</b> <b>DECLASSAZIONE CARROZZE</b></p> <p><b>1.</b> Per supplire alla deficienza di carrozze di 2<sup>a</sup> classe si può ricorrere, in caso di necessità, alla declassazione totale o parziale di quelle di 1<sup>a</sup> classe, sia nelle stazioni di origine del treno, sia lungo il percorso, quando si verifichi una forte affluenza di viaggiatori della classe inferiore.</p> <p>Le carrozze od i compartimenti declassati devono mettersi a disposizione del pubblico come tutti gli altri e devono portare l'indicazione della funzione loro assegnata a mezzo di cartellini recanti il timbro della stazione che provvede al declassamento, e, fatta eccezione per i treni regionali e metropolitani, devono portare anche il numero del treno, la data ed il tratto di linea interessato. I cartellini dovranno applicarsi da ambo i lati delle carrozze sui vetri di ciascun compartimento declassato.</p> <p>Dovrà comunque evitarsi la declassazione delle carrozze dei tipi più recenti, al fine di garantire una migliore conservazione.</p> <p><b>2.</b> L'agente addetto alla formazione treni o il capotreno che ordina la declassazione deve praticare opportuna annotazione sul foglio di corsa.</p> <p><b>2 bis.</b> In deroga a quanto detto al comma 1, per i soli treni regionali e metropolitani le carrozze declassate - in</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			<p><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>parte o del tutto - possono essere riutilizzate nelle medesime condizioni senza procedere alla sostituzione dei cartellini applicati. In tal caso la validità della declassazione deve trovare conferma nell'apposita annotazione sul foglio di corsa.</p> <p>3. La stazione che riceve carrozze declassate, prima di rimetterle in circolazione, deve provvedere all'asportazione dei cartellini sopra citati od a rinnovarli in caso di necessità, salvo ricorra il caso di cui al comma 2 bis.</p> <p>4. Le Unità periferiche interessate devono esercitare in merito particolare sorveglianza per reprimere ogni abuso.</p>					

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



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 13</b> <b>INTERCOMUNICAZIONE VEICOLI IN COMPOSIZIONE</b></p> <p>1. L'intercomunicazione è obbligatoria nei treni formati in tutto o in parte di materiale con mantici, salvo casi particolari autorizzati di volta in volta. Per le carrozze sprovviste di mantici ma munite di passaggi con ponticelli e scorrimano, i ponticelli debbono essere abbassati e le porte chiuse a chiave, per evitare il passaggio dei viaggiatori e per dare modo al personale di scorta, munito di chiave, di passare da una carrozza all'altra, osservando la massima prudenza specie in caso di avverse condizioni atmosferiche.</p> <p>2. Le porte di intercomunicazione fra le carrozze di 2ª classe e quelle di classe superiore devono essere chiuse a chiave, fatta eccezione per i treni e per i percorsi serviti da carrozze - ristorante per dar modo a tutti i viaggiatori di accedervi allo scopo di consumare i pasti o prendere le bevande. Tali porte debbono essere aperte quando le carrozze di 2ª classe si trovano intercalate fra quelle di classe superiore, nonché quando ciò si renda necessario per agevolare le operazioni di incarozzamento o di discesa dei viaggiatori nelle stazioni dotate di marciapiedi di lunghezza insufficiente. In quest'ultimo caso, allo scopo di assicurare che le operazioni relative al</p>	<p>4.7. Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>			<p align="center"><b>IF</b></p>	

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizio viaggiatori vengano effettuate nell'ambito della sosta d'orario dei treni, il personale di scorta, in presenza di viaggiatori che si predispongono alla discesa, li solleciterà opportunamente, ove possibile e sempre che sussistano circostanze favorevoli (corridoi facilmente percorribili, scarsa affluenza, ecc.), a recarsi verso le vetture che si prevede possano trovarsi, all'atto della fermata, in corrispondenza dei marciapiedi.</p> <p>3. La CICL ha facoltà di mantenere chiuse con nottolino le porte di intercomunicazione delle carrozze con letti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— durante la sosta nella stazione di origine mentre si svolge il servizio di ricevimento a terra dei viaggiatori;</li> <li>— durante il viaggio nelle ore che vanno dalla 0,00 alle 5,0, solo nel caso di carrozze non dotate di apposito vano per il conduttore della CICL e munite, sul lato esterno delle porte di intercomunicazione, di un sistema acustico di chiamata del conduttore della CICL (campanello, cicalino o altro), utilizzabile dal personale di scorta e dagli agenti dell'ordine.</li> </ul> <p>Le porte devono essere liberate dal nottolino all'atto della partenza nelle ore che vanno dalle 5,00 alle 24,00.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nel caso di carrozze munite di vano per il personale di scorta, la CICL ha facoltà di chiudere, soltanto con la chiave quadra, le porte estreme delle carrozze con letti, salvo quando si debba permettere il transito dei viaggiatori per recarsi al ristorante o per altro giustificato motivo. Il personale di scorta e gli agenti dell'ordine, ai quali è sempre consentito il passaggio da un estremo all'altro del treno, possono così, in ogni evenienza, aprire le porte di intercomunicazione, che devono richiudere appena transitati.</p> <p><b>3.</b> La CICL ha facoltà di mantenere chiuse con nottolino le porte di intercomunicazione delle carrozze con letti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— durante la sosta nella stazione di origine mentre si svolge il servizio di ricevimento a terra dei viaggiatori;</li> <li>— durante il viaggio nelle ore che vanno dalla 0,00 alle 5,0, solo nel caso di carrozze non dotate di apposito vano per il conduttore della CICL e munite, sul lato esterno delle porte di intercomunicazione, di un sistema acustico di chiamata del conduttore della CICL (campanello, cicalino o altro), utilizzabile dal personale di scorta e dagli agenti dell'ordine.</li> </ul> <p>Le porte devono essere liberate dal nottolino all'atto della partenza nelle ore che vanno dalle 5,00 alle 24,00.</p> <p>Nel caso di carrozze munite di vano per il personale di scorta, la CICL ha</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>facoltà di chiudere, soltanto con la chiave quadra, le porte estreme delle carrozze con letti, salvo quando si debba permettere il transito dei viaggiatori per recarsi al ristorante o per altro giustificato motivo. Il personale di scorta e gli agenti dell'ordine, ai quali è sempre consentito il passaggio da un estremo all'altro del treno, possono così, in ogni evenienza, aprire le porte di intercomunicazione, che devono richiudere appena transitati.</p> <p>4. Nel caso di eventuale distacco di mantici durante la corsa del treno, il personale di scorta deve chiudere le porte di intercomunicazione e ove non si potesse un agente deve trattenersi presso le porte aperte, a salvaguardia dell'incolumità dei viaggiatori finché non sia possibile ristabilire l'accoppiamento.</p> <p>5. L'accoppiamento dei mantici deve essere eseguito dal personale incaricato e, in mancanza, da quello addetto alla formazione treni, salvo quanto detto nell'art. 83 comma 1 per i treni di mezzi leggeri.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Art. 14</b>  <b>VEICOLI CON ATTREZZATURE SPECIALI</b>  <b>1.</b> Nei bagagliai - posta si potrà occupare con merci e bagagli anche l'ambiente assegnato al servizio postale quando questo non vi sia disimpegnato; è però vietato il carico di merci che esalino odori sgradevoli.  <b>2.</b> I bagagliai specializzati per treni speciali e turistici, le carrozze ristoranti, gli ETR, i rimorchi del gr. Le 480 possono essere attrezzati per consentire l'utilizzazione a bordo degli stessi <b>di cucine e fornelli a gas liquefatto.</b>  I rotabili in argomento non possono essere inoltrati sulle linee di altre Ferrovie salvo apposita autorizzazione delle medesime.  Premesso che agli effetti della protezione contro gli incendi gli impianti a gas liquefatto in opera su detti rotabili soddisfano costruttivamente alle norme della Fiche UIC 564/2 OR, per l'utilizzazione degli stessi dovranno essere osservate le seguenti disposizioni:  — su ogni bagagliaio, carrozza ristorante, ETR o rimorchio elettrico sono ammesse, per rotabile, due installazioni aventi ciascuna due bombole da 14 chilogrammi di gas liquefatto;  —le bombole devono essere poste entro gli appositi contenitori ubicati nel sottocassa ed opportunamente staffate. È necessario porre particolare cura nel collegare le bombole ai</p>	<p><b>4.7.</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>			<p><b>IF</b></p>	

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>relativi raccordi ed i fornelli alle relative condotte flessibili in modo da essere certi che non si verificano fuoriuscite di gas;</p> <p>— i fornelli devono essere provvisti di un dispositivo che provvede alla chiusura automatica dell'alimentazione allorché si verifica l'estinzione della fiamma, evitando così l'uscita del gas non bruciato;</p> <p>— nella utilizzazione dell'impianto il personale incaricato deve attenersi alla scrupolosa osservanza delle istruzioni sull'uso dello stesso, riportate in apposito cartello ubicato in vista su di una parete del rotabile;</p> <p>— le luci di areazione esistenti nel rotabile non debbono essere ostruite con apparecchiature, suppellettili, scaffalature, ecc. e le apposite griglie devono essere tenute in posizione di aperto;</p> <p>— deve essere comunque impedito l'accesso dei viaggiatori nel compartimento ove sono installati i fornelli;</p> <p>— al termine dell'impiego del gas, devono chiudersi accuratamente i rubinetti dei bruciatori e quelli della bombola;</p> <p>— nell'eventualità che venga ipotizzato, per la presenza di odore di vernice oppure di cavi elettrici surriscaldati oppure per altre cause, un principio di incendio, interessante il veicolo, il personale utilizzatore</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'impianto dovrà provvedere immediatamente a disabilitare l'impianto a gas liquefatto provvedendo alla chiusura dei rubinetti, a disinserire le apparecchiature elettriche dell'ambiente di ristoro, ad avvisare gli agenti di scorta ai treno per il disinserimento delle apparecchiature elettriche, di riscaldamento o di condizionamento dell'aria e delle condotte AT;</p> <p>— nel caso di incendio del veicolo dovrà provvedersi con urgenza a togliere le bombole dalla zona suscettibile di essere investita dall'incendio stesso o refrigerarle bagnandole con acqua;</p> <p>— l'uso dell'impianto a gas liquefatto, deve essere affidato a personale adeguatamente istruito che dia tutte le garanzie per il rispetto di quanto sopra disposto e sia pratico dell'uso degli estintori;</p> <p>— la valvola automatica contro il ritorno di fiamma deve essere assicurata mediante legatura e piombo apposto da impianto F.S. allo scopo di rendere evidenti eventuali manomissioni della stessa durante l'utilizzazione del rotabile;</p> <p>— per i rotabili aventi una sola installazione deve essere previsto un estintore portatile di tipo a polvere da non meno di 6 chilogrammi idoneo ad essere impiegato in prossimità di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>apparecchiature elettriche sotto tensione mentre per quelli aventi due installazioni ne devono essere previsti due. In alternativa possono essere utilizzati estintori portatili, dello stesso tipo, da 5 chilogrammi ed in tal caso devono essere previsti n. 2 estintori per i rotabili con una installazione e n. 3 estintori per i rotabili con due installazioni. Gli estintori da alloggiare negli appositi supporti, devono essere provvisti di tubo flessibile e di un manipolatore a pistola che permetta a volontà d'interrompere e di riprendere l'erogazione dell'estinguente durante l'operazione di estinzione dell'incendio. Essi devono poter funzionare senza che sia necessario capovolgerli;</p> <p>— i controlli del condizionamento degli impianti da parte di agenti F.S. devono essere regolati osservando le particolari norme che li disciplinano.</p> <p>L'Ente interessato alla installazione ed alla utilizzazione dei fornelli, delle relative bombole e degli estintori deve rilasciare, alla competente Unità periferica, una dichiarazione contenente:</p> <p>a) l'impegno ad osservare tutte le disposizioni di cui sopra;</p> <p>b) l'esonero per l'Azienda da tutte le conseguenze patrimoniali per danni che dovessero comunque derivare dall'impiego del gas liquefatto (dichiarazione di manleva).</p>					

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



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 15</b> <b>UBICAZIONE DEI VEICOLI</b></p> <p>1. L'ubicazione dei veicoli è stabilita tenendo conto delle condizioni di servizio delle diverse stazioni nelle quali vengono aggiunte o staccate carrozze, dell'ordine di arrivo e partenza dei treni coincidenti, degli eventuali regressi, dei cambi di locomotiva, delle operazioni di carico, scarico e trasbordo dei bagagli, delle merci, della posta, ecc.</p> <p>2. Nei treni effettuati con carrozze a unica destinazione, le carrozze della stessa classe debbono, di regola, essere riunite in un sol gruppo, da collocarsi sempre, per la stessa linea e direzione dei treni, nella medesima posizione rispetto agli altri gruppi, affinché le stazioni intermedie possano agevolmente predisporre l'incarozzamento dei viaggiatori in partenza.</p> <p>3. Nei treni formati con materiale intercomunicante le carrozze postali prive di mantici devono essere collocate ad una delle estremità, le altre in posizione tale da non ostacolare il regolare svolgimento del servizio ferroviario.</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			<b>IF</b>	
<p>4. Soppresso</p>					
<p><b>Art. 16</b> <b>PULIZIA DEI VEICOLI</b></p> <p>1. I treni devono essere puliti secondo i programmi stabiliti dalle Imprese</p>				<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Ferrovie.</p> <p>2. Il personale addetto alla formazione treni nelle stazioni di origine ed in quelle intermedie dove si aggiungono veicoli deve controllare che le carrozze in partenza siano debitamente pulite e rifornite di acqua, segnalando al personale addetto eventuali deficienze perché vengano tempestivamente rimosse.</p> <p>Nelle stazioni dove la sosta lo consente deve essere provveduto alla rifornimento. Durante la stagione invernale il rifornimento di acqua viene sospeso nelle carrozze che circolano in regioni a clima rigido o che vi siano dirette, quando la temperatura faccia temere il congelamento dell'acqua nei serbatoi o nelle condutture, a meno che le carrozze non siano munite di particolari dispositivi atti ad evitare il congelamento come risulta dagli appositi contrassegni posti in prossimità delle bocchette di carico e nell'interno delle ritirate. Però per i treni non riforniti all'origine deve provvedere nelle località di transito, dove le condizioni di temperatura lo permettano.</p> <p>3. Alcuni treni sono scortati, in tutto o in parte del percorso, da manovali pulitori con l'incarico di effettuare la pulizia delle ritirate e delle carrozze durante il viaggio, nonché quella dei corridoi e dei compartimenti quando ciò non rechi disturbo ai viaggiatori.</p> <p>Ai pulitori è fatto divieto di transitare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nelle carrozze ristorante nei periodi in cui sono serviti i pasti; negli altri periodi essi possono transitare senza però soffermarsi.</p> <p>4. I Responsabili degli impianti delle Imprese Ferroviarie ed i loro sostituti debbono esplicitare ogni interessamento e sorvegliare affinché i treni partano in ordine, con i suddetti veicoli perfettamente puliti e debitamente riforniti.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 17</b></p> <p><b>ALIMENTAZIONE DELLA CONDOTTA ALTA TENSIONE DEI TRENI</b></p> <p>1. I treni viaggiatori devono essere composti in modo tale che la loro condotta Alta Tensione (A. T.) possa essere sempre alimentata. Essi quindi devono essere sottoposti ai prescritti controlli e devono viaggiare con gli accoppiatori A.T. regolarmente congiunti. Ove sia necessario mettere in composizione uno o più veicoli sprovvisti di condotta A. T. o con tale condotta guasta, essi devono essere ubicati in coda e la loro condotta A. T., dove esiste, non dovrà essere congiunta.</p> <p>2. La condotta A.T. dei treni può essere alimentata da furgoni Vrec, dotati di gruppo elettrogeno per la produzione di energia elettrica a 3000 Vcc. Tali furgoni, normalmente telecomandati e ubicati subito dopo la locomotiva, sono di regola utilizzati in composizione a treni trainati da locomotiva diesel sprovvista di impianto autonomo di erogazione A.T.. In caso di necessità i furgoni Vrec attivi, purché scortati da apposito agente abilitato, possono essere messi in composizione a treni trainati da locomotiva elettrica o diesel anche se attrezzata per l'erogazione autonoma di A.T.. In questo caso il furgone può essere</p>	<p>4.7. Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>			<p align="center"><b>IF</b></p>	

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ubicato anche in coda e la condotta A.T. della locomotiva non deve essere congiunta.</p> <p>3. Nei piazzamenti dei treni le stazioni devono tener conto del tempo necessario per le prove di funzionamento e per l'erogazione preventiva del riscaldamento o della climatizzazione ai treni, secondo i programmi stabiliti dagli uffici compartimentali interessati.</p> <p>Per l'alimentazione della condotta A.T. dei treni valgono le apposite disposizioni che danno, tra l'altro, facoltà agli agenti addetti alla formazione dei treni ed ai capi treno di disporre, di propria iniziativa, l'erogazione o la sospensione del riscaldamento in relazione alle condizioni climatiche del momento ed alle richieste dei viaggiatori.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 18</b></p> <p><b>INCARROZZAMENTO VIAGGIATORI</b></p> <p>1. Quando tutte le carrozze di un treno hanno uguale destinazione, l'incarozzamento dei viaggiatori non è, di regola, soggetto a limitazioni. Invece, quando una o più carrozze hanno percorsi limitati, si deve aver cura di far prendere posto in essi soltanto ai viaggiatori che non oltrepassino la stazione limite del percorso stesso.</p> <p>2. <b>Le carrozze in servizio diretto</b>, quelle cioè che da una stazione intermedia o da quella terminale del treno proseguono con i treni coincidenti, devono essere occupate solamente dai viaggiatori diretti oltre la stazione di passaggio delle carrozze stesse al primo treno coincidente; perciò il personale di scorta deve rendersi conto degli itinerari di dette carrozze e del numero di posti che vi sono disponibili sistemandovi i viaggiatori a cui competono in relazione alla località cui sono diretti.</p> <p>3. Per le carrozze in servizio diretto internazionale provenienti dall'estero, valgono le norme stabilite per le carrozze in servizio diretto interno. Nelle carrozze in servizio diretto internazionale che vanno all'estero possono invece, all'atto della partenza, ammettersi i viaggiatori in servizio interno, sempre che vi siano posti disponibili. Detti viaggiatori hanno però l'obbligo di cedere il posto a quelli</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			<p align="center"><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>diretti oltre confine che dovessero salire lungo il percorso.</p> <p>4. Per evitare aumenti nella composizione dei treni, quando le carrozze dirette abbiano posti disponibili e altre siano completamente occupate, in esse si possono, a giudizio del capotreno, far salire i viaggiatori diretti a qualsiasi destinazione.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 19</b> <b>COMPARTIMENTI RISERVATI</b></p> <p>La concessione dei compartimenti riservati spetta alle Imprese Ferroviarie.</p>				IF	
<p align="center"><b>Art. 20</b> <b>CARROZZE SPECIALI</b></p> <p>L'uso delle carrozze speciali (carrozze saloni, carrozze per trasporto malati, ecc) è disciplinato dalle Imprese Ferroviarie.</p>				IF	
<p align="center"><b>Art. 21</b> <b>CARTELLI INDICATORI</b></p> <p>1. I cartelli indicatori dell'itinerario del materiale da viaggiatori sono di due formati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- grande da applicarsi all'esterno;</li> <li>- piccolo da applicarsi all'interno.</li> </ul> <p>Gli uni e gli altri portano l'indicazione dell'itinerario in lettere nere, dipinte su fondo giallo per i servizi interni e su fondo bianco per il servizio internazionale.</p> <p>I cartelli per i servizi interni portano anche l'indicazione della stazione di deposito a cui appartengono, mentre quelli per i servizi internazionali oltre l'indicazione sopraddetta hanno la sigla dell'Amministrazione proprietaria.</p> <p>Ogni treno in servizio interno ed ogni sezione di treno con destinazione diversa deve portare quattro cartelli indicatori d'itinerario, applicati ai lati delle due carrozze estreme del treno o</p>				IF	



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della sezione.</p> <p>Se in composizione al treno si trovano carrozze in servizio diretto ed in servizio internazionale, deve essere applicato un cartello grande a ciascuno dei lati esterni ed uno piccolo a ciascuna estremità del corridoio o nel vestibolo delle stesse.</p> <p><b>2.</b> Ad eccezione delle carrozze ristoranti, dei bagagliai e carrozze postali ai veicoli in servizio diretto internazionale, viaggianti con treni ordinari o straordinari, devono essere inoltre applicati quattro cartelli di numerazione, con numeri dipinti in rosso su fondo avorio, in prossimità di ogni porta d'accesso ed altri due posti al disopra di quelli dei cartelli interni d'itinerario. Essi devono portare la marca dell'Amministrazione proprietaria ed il nome della stazione di residenza; per quelli della nostra Azienda, la sigla F.S.</p> <p>A tergo dovrà essere indicata la stazione di deposito.</p> <p><b>2bis.</b> Alle sole carrozze per viaggiatori in servizio interno in composizione ai treni ES* EC, IC, EN ed Espresso, devono essere applicati per ogni veicolo due cartelli di numerazione esterni (uno per lato) e due cartelli di numerazione interni (uno per vestibolo).</p> <p><b>3.</b> Alle carrozze cuccette devono essere applicati i cartelli numerici anche se circolanti in servizio interno su treni viaggiatori ordinari e straordinari.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4. Alle carrozze di proprietà delle ferrovie estere devono essere applicati gli stessi cartelli, come quelli della rete F.S., a cura delle Amministrazioni proprietarie. Qualora detti veicoli ne fossero sprovvisti, occorre applicare cartelli provvisori sia d'itinerario - con scritta stazione d'origine e destinataria - che numerici a cura delle stazioni di transito e d'origine di corsa.</p> <p>5. Quando l'itinerario di una carrozza è frazionato in più tratti si adoperano cartelli che portano sullo stesso lato l'indicazione dei relativi percorsi, scritti l'uno capovolto rispetto all'altro. Le stazioni interessate debbono curare che i cartelli siano opportunamente capovolti e quindi riapplicabili alla carrozza.</p> <p>6. I cartelli indicatori devono essere applicati a cura dell'Impresa Ferroviaria. <sup>(c)</sup></p> <p>Le stazioni che mettono in circolazione i cartelli, debbono inscriverli nel foglio veicoli, distinti per quantità, tipo e destinazione.</p> <p>Le stazioni termine di corsa del treno, dopo accertata l'esistenza dei cartelli e la loro corrispondenza con le scritturazioni del foglio veicoli, rilasciano su di esso ricevuta al capotreno.</p> <p>Le stazioni di transito e di confine, per le</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>carrozze in servizio diretto che, in esse, passano da un treno all'altro, si accertano dell'esistenza dei cartelli indicatori e nel caso di differenze con le scritturazioni del foglio veicoli scrivono su di esso le opportune riserve, facendole controfirmare dal capotreno in arrivo.</p> <p>7. Nel caso che per avarie vengano tolte dalla circolazione carrozze in composizione a treni, la stazione nella quale avviene lo stacco deve, prima di inoltrarle agli impianti di riparazione, ritirare tutti i cartelli indicatori di cui fossero provviste e applicarli a quelle messe in composizione per espletare il loro servizio.</p> <p>Qualora la sostituzione non sia possibile, la stazione stessa deve spedire subito e con resa accelerata, alla località di deposito, i cartelli tolti d'opera, sia esterni che interni.</p> <p>Nello stesso modo deve regolarsi il personale addetto che viene in possesso di cartelli non propri e qualora sugli stessi mancasse l'indicazione della località di deposito deve chiedere istruzioni alla propria Impresa.</p> <p>I cartelli d'itinerario e di numerazione delle Amministrazioni ferroviarie estere debbono essere posti nell'interno delle carrozze tolte dalla circolazione, per essere restituiti con le stesse alla ferrovia proprietaria.</p> <p>8. Il movimento dei cartelli è disciplinato dai turni stabiliti dalle</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Imprese Ferroviarie.</p> <p>Le stazioni aventi deposito di cartelli indicatori devono giornalmente tenere in evidenza il movimento a mezzo di apposito registro, nel quale devono far risultare i mancati ritorni, le contestazioni fatte ai capitreno, le non avvenute applicazioni e le applicazioni compiute con prelievo dalle scorte, indicando, in questo caso, il motivo che le ha rese necessarie. Nel registro devono pure essere indicate le pratiche esperite per ottenere il pareggio delle eventuali mancanze dipendenti da mancati ritorni.</p> <p>Alle ore 24 dell'ultimo giorno di ogni mese le stazioni di deposito procedono ad un accertamento di fatto, facendo figurare nella consistenza sia i cartelli esistenti che quelli in viaggio. I risultati dell'accertamento devono essere riportati nell'apposito registro.</p> <p>Nel giorno successivo le stazioni di deposito provvederanno alla restituzione, ai rispettivi depositi, dei cartelli che risultassero indebitamente trattenuti.</p> <p><b>9.</b> Oltre ai cartelli metallici di itinerario e numerici, precedentemente indicati, vengono esposti - a cura delle stazioni interessate - due cartelli portanti determinate sigle o numeri, uno per ogni lato della carrozza, per indicare la riservazione totale o parziale per comitive.</p> <p>Qualora la riservazione è parziale, si</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>applicano altri cartelli di formato più piccolo nell'interno, sul vetro delle porte dei compartimenti da occupare.</p> <p>I cartelli con la scritta "Riservato", da applicarsi ad uno o più compartimenti della carrozza per motivi vari (capotreno, polfer, ecc.) devono essere posti, come quelli per comitive, in tempo utile ed asportati a fine corsa a cura dell'Impresa Ferroviaria o al termine dell'occupazione - se questa interessa un tratto parziale del percorso del treno- dal personale di scorta.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>Art. 22</b> <b>MANCANZE E AVARIE ALLE CARROZZE DELLA C. I. C. L.</b></p> <p>1. Quando, per fatto imputabile all'Impresa Ferroviaria, si verificano avarie alle carrozze di proprietà della Compagnia internazionale delle carrozze con letti (C. I. C. L.) e guasti o rotture agli oggetti di corredo delle carrozze stesse od a quelli che la Compagnia impiega nei treni articolati e nelle automotrici, gli agenti di quest'ultima hanno l'obbligo di farli constatare immediatamente al personale dell'Impresa Ferroviaria, redigendo apposito verbale, da compilarli in duplice originale e firmarsi in contraddittorio con gli agenti ferroviari che hanno fatto la constatazione.</p> <p>2. Il personale dell'Impresa Ferroviaria<sup>(c)</sup> deve prestarsi, non appena richiesti, alla constatazione dei danni in parola, provvedendovi se è possibile anche durante la marcia del treno. Essi devono soprattutto appurare: — se i danni indicati nel verbale e se circostanze di tempo e di luogo in esso descritte rispondono alla verità;</p> <p style="padding-left: 40px;">se la causale del danno possa in tutto o in parte essere imputabile alla</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>			<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>C.I.C.L.;</p> <p>— se si sono verificati danni esterni (ciò nel solo caso che il verbale tratti di soli oggetti di corredo), tenuto conto che fra i danni esterni devono comprendersi anche le rotture di vetri delle carrozze;</p> <p>— se, data l'ora regolamentare dei pasti, le tavole del ristorante avrebbero dovuto essere o no apparecchiate.</p> <p><b>3.</b> Dopo eseguita la constatazione, qualunque ne fosse l'esito, i nostri agenti dovranno firmare i relativi verbali, compilati sui moduli forniti dagli agenti della Compagnia, senza omettere tutte quelle circostanze che in ordine ai fatti appurati possano salvaguardare l'interesse dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p>Analoga facoltà deve essere lasciata ai suddetti agenti, che potranno inserire a verbale quanto ritengono opportuno.</p> <p><b>4.</b> Apposito verbale in duplice originale deve essere redatto anche per la mancanza di oggetti di corredo o avarie nei compartimenti ordinari delle carrozze con letto, mancanze o avarie che gli agenti ferroviari devono constatare prima della partenza del treno, nonché per danni verificatisi durante il viaggio nei compartimenti stessi e che gli agenti della Compagnia</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>devono denunciare e far constatare al nostro personale non oltre la stazione termine di corsa.</p> <p>5. Tutti i verbali devono essere compilati in lingua italiana e devono contenere la descrizione dettagliata delle avarie alle carrozze, dei guasti e delle rotture agli oggetti di corredo e l'indicazione della Squadra Rialzo o dell'Officina in cui sarà eventualmente inoltrata la carrozza per la riparazione.</p> <p>6. Un esemplare del verbale sarà trattenuto dagli agenti della Compagnia; l'altro all'ufficio competente dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p>7. Il personale dell'Impresa Ferroviaria dovrà curare che un originale del verbale sia loro sempre consegnato e in caso di rifiuto da parte del personale della C.I.C.L dovranno segnalare la cosa alla sede a cui il verbale era destinato.</p>					
<p><b>Art. 23</b> <b>Soppresso</b></p>					

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



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>Art. 24</b> <b>TRASPORTO DI DETENUTI</b></p> <p>1. Il trasporto dei detenuti e dei loro effetti ha luogo, di regola, nelle carrozze cellulari ed in via eccezionale in compartimenti di 2ª classe.</p> <p>2. Le carrozze cellulari appartengono alle Imprese Ferroviarie <sup>(c)</sup>, tranne quelle di più recente costruzione, che appartengono al Ministero di Grazia e Giustizia pur essendo immatricolate nel parco F.S.. Tale Ministero corrisponde, per ciascuna carrozza, una quota giornaliera per spese di pulizia, lubrificazione, illuminazione, riscaldamento, disinfezione e disinfezione.</p> <p>3. La residenza delle carrozze cellulari è segnata sui longheroni, ma della dislocazione dispone il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, il quale, d'accordo con le Imprese Ferroviarie <sup>(c)</sup>, stabilisce i treni con i quali deve effettuarsi il trasporto dei detenuti e le date in cui debbono aver luogo quelli normali; le traduzioni straordinarie, vengono di volta in volta comunicate agli uffici e alle stazioni interessate.</p> <p>Ultimato il servizio di traduzione, le</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>carrozze cellulari debbono essere subito inviate alla stazione di residenza.</p> <p>4. Quando il trasporto dei detenuti non ha luogo con carrozze cellulari, è consentita l'utilizzazione di uno o due compartimenti di 2ª classe, purché in carrozza a compartimenti separati fino al soffitto. Solo quando non vi sia la possibilità di provvedere in tal modo e si tratti di caso urgente, potrà consentirsi l'uso di un compartimento di 1ª classe declassato, sempre in una carrozza a compartimenti separati.</p> <p>5. Di regola i trasporti dei detenuti si effettuano con treni viaggiatori locali; i trasporti urgenti con treni espressi devono essere autorizzati dal Servizio Movimento. Per i treni diretti tale autorizzazione occorre solo se necessita effettuare più di un trasporto per volta.</p> <p>6. Non è ammesso il trasporto di detenuti con treni di mezzi leggeri perché la loro struttura non offre le garanzie necessario per questo genere di trasporto. Pertanto dove il servizio viaggiatori è svolto soltanto con tali mezzi, il trasporto dei detenuti deve aver luogo con carrozze cellulari da aggiungere ai treni merci, previ accordi con l'Arma dei Carabinieri; diversamente i trasporti non dovranno aver luogo.</p> <p>7. Le stazioni che non dispongono di apposito locale per custodire i detenuti, in attesa della partenza dei</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treni, possono a tale scopo utilizzare la sala d'aspetto di 2ª classe.</p> <p><b>8.</b> Per quanto è possibile si deve evitare ai viaggiatori la vista dei detenuti, facendoli salire e discendere dal lato opposto a quello in cui si svolge il normale servizio o effettuando dette operazioni quando la stazione è sgombra.</p> <p><b>9.</b> Ai militari che scortano i detenuti è concesso di portare le armi cariche.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art.25</b> <b>VEICOLI IN COMPOSIZIONE AI TRENI VIAGGIATORI</b></p> <p>1. I veicoli merci da mettere in composizione ai treni viaggiatori debbono essere, possibilmente, marcati RIV o dotati di boccole a rulli, debbono avere il freno continuo tipo viaggiatori in funzione e debbono essere attrezzati con la condotta A.T.</p> <p>2. Tali veicoli devono essere convenientemente ubicati in testa o in coda al treno, in relazione alla composizione dello stesso ed alle esigenze delle manovre da effettuare nelle stazioni di origine, intermedie e terminali dei trasporti.</p>	<p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>3.2</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di</li> </ul>			<p align="center"><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni.				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>TRENI MERCI</b> <b>Art. 26</b></p> <p><b>FUNZIONI E COMPOSIZIONE DEI TRENI</b></p> <p><b>1. Soppresso</b></p> <p><b>2. SERVIZIO INTERNAZIONALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>EUC</b> (Europ Unit Cargo): Treni in servizio internazionale per il traffico diffuso che assicurano le relazioni fra stazioni di manovra internazionali ;</li> <li>- <b>TEC</b> (Treni per Trasporti Europei Combinati): Trasporti in servizio internazionale in regime S o SS (art.117) di grandi contenitori, casse mobili e di veicoli stradali (autocarri, semirimorchi e rimorchi) fra impianti appositamente attrezzati (terminali);</li> <li>- <b>MRI</b> (Rapidi in servizio Internazionale) : impostati in regime S o eccezionalmente a 90 km/h, assicurano l'inoltro in regime internazionale di trasporti: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>a treno completo per trasporti omogenei;</b></li> <li>- <b>condotte di carri vuoti da e per l'estero.</b></li> </ul> </li> </ul> <p><b>3. SERVIZIO INTERNO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Per le classifiche e le funzioni dei treni vedere quanto specificato al precedente Art. 4 lettera e) ;</li> <li>- <b>Treni straordinari con categoria:</b> effettuati all'occorrenza su disposizione dell'Unità centrale competente o delle Unità periferiche interessate. Orario e composizione sono definite con apposita disposizione.</li> </ul>	<p align="center" style="color: gray; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			<p align="center"><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>– <b>Treni straordinari senza categoria:</b> svolgono particolari servizi secondo disposizioni emanate dall'Unità centrale competente;</p> <p>– <b>Treni straordinari il cui orario non è compreso nell'Orario di Servizio:</b> effettuati all'occorrenza su disposizione dell'Unità centrale competente o delle Unità periferiche interessate. Orario e composizione sono definite con apposita disposizione.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 27 UTILIZZAZIONE DEI TRENI</b></p> <p>1. Soppresso 2. Soppresso 3. Soppresso 4. Soppresso 5. Soppresso 6. Nelle stazioni in cui vi è una sosta sufficiente e non è prevista una visita tecnica da parte del personale di verifica, quello addetto alla formazione dei treni deve assicurarsi che le porte dei veicoli in composizione al treno siano chiuse. Analogamente deve comportarsi il personale di scorta nel ricevere in consegna i carri, segnalando nell'apposito quadro del foglio di corsa le eventuali irregolarità relative alla composizione dei treni. In seguito a richiesta delle Autorità Doganali, per qualche tratto prossimo alla zona di confine, i carri vuoti possono viaggiare con le porte scorrevoli aperte per il solo tratto stabilito.</p>	<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione. 7.3. La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p>			<b>IF</b>	
<p align="center"><b>Art .28</b></p> <p>Soppresso</p>					
<p align="center"><b>Art. 29 TRASPORTI MILITARI</b></p> <p>I carri carichi di trasporti militari, disposti con ordine di movimento o con dispaccio, devono, di massima, essere ubicati ai treni prescritti in modo da arrivare in testa nelle stazioni di</p>				<b>IF</b>	



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>coincidenza o destinatarie e precisamente subito dopo la locomotiva, sempre che le vigenti disposizioni in materia di sicurezza non lo impediscano. Detti carri non debbono mai essere tolti dalla composizione dei treni di inoltro per rispettare l'itinerario e deve essere comunque evitata la soppressione dei treni, specie se i trasporti sono destinati all'imbarco. Solo in caso di forte ritardo può modificarsi l'itinerario per assicurare l'arrivo in tempo, dandone sollecita comunicazione all'Unità periferica interessata e all'Unità centrale competente.</p>					
<p><b>Art. 30</b> <b>NORME COMUNI AI TRENI VIAGGIATORI E MERCI</b> Soppresso</p>					
<p><b>Art. 31</b> <b>DISPOSIZIONI PARTICOLARI RIGUARDANTI L'UBICAZIONE DI ALCUNI VEICOLI O TRASPORTI</b> 1. Nei treni viaggiatori il bagagliaio, salvo eccezioni ammesse, deve essere ubicato in testa alle carrozze; negli altri treni in punto adatto al servizio che deve svolgere, tenendo sempre presente le variazioni che i treni devono subire nelle stazioni di regresso.</p>				IF	
<p>2. Soppresso.</p>					

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>Art. 32</b> <b>POSTO DEL CAPOTRENO</b></p> <p>1. In tutti i treni viaggiatori composti di materiale ordinario il capotreno prende posto in un compartimento o vano riservato di una delle prime tre vetture di testa in servizio. Si può derogare alla predetta norma, fissando preventivamente l'ubicazione del posto del capotreno, quando esistono particolari condizioni di esercizio o particolari composizioni dei convogli che non permettono la riservazione nei limiti precedentemente indicati. Il capotreno prenderà posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione, per i soli treni a trazione elettrica o diesel, quando risulti impossibile reperire un idoneo compartimento.</p> <p>Nei treni merci il capotreno, quando previsto, prende posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione ovvero nel veicolo più adatto alla frenatura, nel caso che ciò si renda necessario.</p> <p>2. Nei treni navetta viaggianti con la locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota.</p> <p>Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>IF</b></p>	<p>La postazione del capotreno è regolamentata solo quando lo stesso deve prendere posto in cabina di guida, nei casi in cui viene meno la protezione del treno da parte del sistema di protezione e non risulti attivo il dispositivo vigilante.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>3. Nei treni di mezzi leggeri</b> il capotreno prende posto nell'ordine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nell'apposito scomparto;</li> <li>- nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto dell'aiuto macchinista quando vi sia il solo macchinista <sup>(1)</sup> ;</li> <li>- al posto dell'aiuto macchinista nella testata posteriore.</li> </ul> <p>(1) Vedi norme di dettaglio riportate all'Art.8 ISPST ed all'Art.3 IPCL.</p> <p><b>4.</b> Nei casi previsti dall'Art. 8 dell'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni, il capotreno prende posto nella cabina di guida al posto dell'aiuto macchinista o nella vettura pilota del treno navetta con locomotiva in coda, assumendo gli obblighi stabiliti dall'articolo stesso.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Art. 33</b> <b>COMUNICAZIONE TRENI STRAORDINARI AI POSTI DI VERIFICA</b></p> <p>Le Imprese Ferroviarie devono segnalare l'effettuazione dei treni straordinari ai posti di verifica interessati.</p>				IF	
<p><b>Art. 33 bis</b> <b>UTILIZZAZIONE TRENI CON FUNZIONI DIVERSE DA QUELLE PREVISTE NELL'ORARIO DI SERVIZIO</b></p> <p>Se un treno previsto in orario per treni viaggiatori viene utilizzato per merci (o viceversa) ad esso deve essere praticata, oltre alle altre occorrenti, anche la seguente prescrizione, da parte dell'agente addetto alla formazione treni: "Vostro treno utilizzato per....."</p>				IF	
<p><b>CAPITOLO III</b> <b>NORME RIGUARDANTI MEZZI DI TRAZIONE,</b> <b>CARRI SOCCORSO E VEICOLI SPECIALI</b> <b>Art. 34</b> <b>LOCOMOTIVE E CARRI SOCCORSO</b></p>					
<p>1. Soppresso.</p>					
<p>2. Le locomotive debbono essere messe a disposizione della stazione, prima dell'ora di partenza del treno, in un tempo non inferiore a quello stabilito; quelle che rientrano in deposito dopo l'arrivo coi treni devono, compatibilmente con le esigenze della circolazione, essere messe a disposizione di quest'ultimo entro un</p>				IF	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
tempo medio, stabilito come sopra, a partire dall'ora effettiva di arrivo.					
<p>3. La stazione che riceve richiesta di locomotiva di riserva deve darne immediato avviso al Dirigente Centrale o al DC Coordinatore, che provvederanno per gli adempimenti successivi di competenza. La locomotiva di riserva deve essere messa a disposizione della stazione nei modi e nei tempi previsti.</p> <p>4. La stazione, in cui si sia verificato un incidente o che per primo venga a conoscenza di un incidente avvenuto in linea, qualora si abbiano fondate previsioni sulla occorrenza del carro soccorso, dovrà farne immediata richiesta al Dirigente Centrale o al DC Coordinatore, che provvederanno per la messa a disposizione del medesimo nei modi e nei tempi previsti.</p> <p>5. Soppresso.</p> <p>6. Soppresso.</p> <p>7 Soppresso.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			GI	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 35</b></p> <p align="center"><b>CARRI CON ORGANI DI REPULSIONE VINCOLATI AI TELAI DEI CARRELLI E CARRI ATTI A TRASPORTI ECCEZIONALI</b></p> <p>1. I carri a carrelli non marcati RIV aventi gli organi di attacco e di repulsione applicati al telaio dei carrelli anziché al telaio del carro, nonché i carrelli a bilico serie Saac, devono viaggiare sempre in coda ai treni con divieto di rinforzo con locomotiva in coda. È però consentita l'aggiunta di un carro con freno per formare la coda.</p> <p>2. Tutti i carri scoperti atti a trasporti speciali (Serie Ui, Uik, Uai, Uaik, Saac ecc.) devono essere manovrati con attenzione e sono vietate le manovre a spinta ed a gravità, per i carrelli serie Saac le eventuali manovre dovranno essere eseguite con la massima precauzione e sotto la scorta di agente addetto alla manovra.</p>	<p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</li> <li>b) dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</li> <li>c) dalla massa e della lunghezza del treno;</li> <li>d) dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</li> <li>e) dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</li> </ul> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p><b>6.4</b> I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p>			<b>IF</b>	
<p align="center"><b>Art. 36</b></p> <p align="center"><b>CARRI GRU, MEZZI SGOMBRANEVE SPECIALI, CARRI SPARTINEVE E SIMILI</b></p> <p>1. Per la circolazione e l'utilizzazione dei carri gru speciali e mezzi sgombraneve speciali sono da osservare le particolari norme di esercizio emanate con appositi Ordini di Servizio.</p>		<b>M</b>		<b>IF</b>	Tali rotabili devono circolare con le norme dei treni previste dal RCF.

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Gli estremi di detti Ordini di Servizio sono riportati sulle fiancate dei mezzi stessi.</p> <p>2. I carri gru, esclusi quelli di cui al precedente comma 1, le gru mobili montate su ruote, i carri spartineve fuori servizio e simili, debbono viaggiare con i treni merci osservando le norme particolari indicate a seguito:</p> <p>prima di essere messi in composizione i carri stessi devono essere visitati e messi a punto dal personale dell'Impresa Ferroviaria, che rilascerà, all'agente addetto alla formazione treni ed al dirigente movimento, l'autorizzazione alla circolazione con le eventuali prescrizioni da osservare;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di regola tali carri devono essere ubicati in coda e seguiti da un sol carro che forma la coda del treno<sup>(1)</sup>;</li> <li>- la volata dei carri gru deve essere rivolta verso la coda, salvo diversa autorizzazione dell'Impresa Ferroviaria, che per opportunità di servizio potrà rilasciarla solo per brevi tratti.</li> </ul> <p>(1) Per tale necessità può essere utilizzato lo stesso carro scudo se munito di freno efficiente.</p>					
<p align="center"><b><u>PARTE SECONDA</u></b> <b><u>NORME TECNICHE DI ESERCIZIO</u></b></p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO IV</b>  <b>GRADI DI PRESTAZIONE</b>  <b>PRESTAZIONE DELLE LOCOMOTIVE</b>  <b>E DELLE AUTOMOTRICI - MASSA DEI</b>  <b>TRENI</b></p>					
<p align="center"><b>Art. 37</b>  <b>GRADI DI PRESTAZIONE</b></p> <p>1. Ogni linea, a seconda della resistenza che oppone alla trazione dei treni per le sue caratteristiche altimetriche e planimetriche, è divisa, in ciascuno dei due sensi di marcia, in <b>sezioni di carico</b> alle quali viene attribuito un <b>grado di prestazione</b> contrassegnato da una cifra araba. I gradi di prestazione sono 31 e sono indicati in apposita colonna delle fiancate principali dell'Orario di servizio in corrispondenza dell'inizio dei singoli tratti. Il grado 1 si riferisce alle linee o tratti di linea pianeggianti o in discesa. Gli altri gradi, in ordine progressivo, sono attribuiti alle linee o tratti di linea con resistenza alla trazione via via crescente in relazione alle livellette in salita ed alle curve.</p> <p>2. Per determinati tratti di linea con brevi livellette di acclività superiore a quella caratteristica del tratto stesso, il grado di prestazione è rappresentato da un numero ed un indice, in basso a destra (esempio 3<sub>8</sub>) il numero definisce <b>il grado di prestazione principale</b> caratteristico del tratto più esteso, mentre l'indice definisce <b>il grado di</b></p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>		<p align="center"><b>GI</b></p>		



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
prestazione sussidiario relativo ai tratti più acclivi e di breve estensione.					
<p align="center"><b>Art. 38</b></p> <p align="center"><b>PRESTAZIONE DELLE LOCOMOTIVE</b></p> <p><b>1. La prestazione</b> di una locomotiva è il carico in tonnellate che essa può rimorchiare od eventualmente spingere, su un determinato tratto di linea, garantendo il rispetto dell'orario programmato.</p> <p><b>2. La prestazione massima di una locomotiva è il carico in tonnellate</b> che essa può rimorchiare od eventualmente spingere su un determinato tratto di linea, garantendo dopo l'arresto la ripresa della corsa da ogni punto con un minimo valore di accelerazione.</p> <p>Il valore della prestazione massima è riportato su apposite tabelle suddivise in sezioni di carico ed inserite nei Fascicoli Linea/ Fascicoli Orario. Rispetto ai valori riportati nelle tabelle è ammessa un eccedenza di 5 t che si ritiene trascurabile.</p> <p><b>3.</b> Su alcune sezioni di carico, individuate nei Fascicoli Linea/ Fascicoli Orario dal simbolo &lt;&lt;*&gt;&gt; la prestazione massima assegnata alle locomotive è calcolata tenendo conto del posizionamento dei segnali e dei punti di normale arresto dei treni. In questi casi, per la stessa sezione di carico, sono riportati per ogni</p>	<p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
locomotiva nei Fascicoli Linea/ Fascicoli Orario due valori di prestazione massima. Il primo valore garantisce la ripresa della corsa solo dai punti anzidetti. Il secondo valore, riportato in <i>corsivo</i> sotto il primo, garantisce la ripresa della corsa da ogni punto del tratto di linea considerato.					
4. Nel caso in cui sulle sezioni contrassegnate dal richiamo <<*>> debba essere istituito un rallentamento o un abbassamento archetti programmato, le Unità periferiche comunicheranno alle Imprese Ferroviarie interessate, per il periodo previsto, l'adozione delle prestazioni massime riportate in <i>corsivo</i> nelle tabelle dei Fascicoli Linea/ Fascicoli Orario			I	GI	
5. La prestazione delle locomotive diesel che alimentano la condotta alta tensione dei veicoli deve essere opportunamente ridotta in relazione alle caratteristiche dei mezzi di trazione.				IF	
6. Sulle linee dove il personale interviene nel controllo degli incroci, nei relativi Fascicoli Orario è riportata la << velocità di impostazione >> con la quale è calcolato l'orario di ogni treno e che consente al personale di condotta di rispettare l'orario programmato.					Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci e dove per i posti di linea è prevista la protezione a

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
					tempo non sono regolamentate dal nuovo RCF.

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Art. 39</b>  <b>PRESTAZIONE DEGLI AUTOMOTORI E DELLE LOCOMOTIVE DIESEL ED ELETTRICHE DI MANOVRA IN SERVIZIO AI TRENI</b></p> <p>La prestazione degli automotori e delle locomotive diesel ed elettriche di manovra in servizio ai treni si ricava dalle tabelle riportate nell'Allegato III, in relazione al grado di prestazione di ciascun tratto di linea ed alla velocità di orario.</p>				IF	
<p><b>Art. 40</b>  <b>PRESTAZIONE IN MULTIPLA TRAZIONE DELLE LOCOMOTIVE, DEGLI AUTOMOTORI E DELLE LOCOMOTIVE DI MANOVRA IN SERVIZIO AI TRENI</b></p> <p>La prestazione complessiva di due o tre mezzi di trazione attivi, appartenenti allo stesso sistema di trazione, è data dalla somma delle prestazioni dei singoli mezzi<sup>(1)</sup>. Le eventuali eccezioni alle norme suddette sono indicate in orario.</p>				IF	
<p><b>Art. 41</b>  Soppresso</p>					
<p><b>Art. 42</b>  <b>MASSA RIMORCHIATA</b></p> <p>1. La massa del materiale rimorchiato di un treno non deve superare la prestazione della locomotiva. Per giustificate esigenze di servizio la</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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida</p>			IF	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>massa rimorchiata può anche superare tale limite senza superare comunque la prestazione massima della locomotiva stessa.</p> <p>2. L'agente addetto alla formazione treni deve comunicare al personale di condotta <sup>(1)</sup> la massa rimorchiata dei treni di materiale ordinario.</p> <p>(1) Formula: Massa rimorchiata .....t.</p>	<p>utilizzata per la 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>				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>Art. 43</b> <b>LOCOMOTIVA DI RINFORZO E RIDUZIONE DELLA MASSA RIMORCHIATA PER INTEMPERIE OD AVARIE ACCIDENTALI</b></p> <p>1. Qualora la massa rimorchiata di un treno superi la prestazione delle locomotive o si manifestino difficoltà di marcia l'agente addetto alla formazione treni deve dare tempestivo avviso al deposito locomotive interessato.</p> <p>2. Il deposito, informato delle difficoltà di marcia di un treno, in atto o presumibili, può disporre per l'aggiunta di una locomotiva di rinforzo ai treni viaggiatori importanti anche se la massa del materiale rimorchiato non supera la prestazione. Nel caso di treni merci, anziché concedere il rinforzo, il deposito può chiedere al personale addetto alla formazione treni la riduzione della massa rimorchiata. Il motivo del rinforzo o delle riduzioni di massa deve essere sempre indicato nel foglio di corsa e nel bollettino di trazione.</p> <p>3. Quando manchi la possibilità di intervento diretto del deposito, la richiesta del rinforzo o della riduzione di massa sarà fatta dal macchinista a mezzo del modulo M. 40a.</p> <p>4. Per condizioni atmosferiche particolarmente sfavorevoli è ammessa la riduzione di massa fino al 10% della</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
prestazione delle locomotive a richiesta del capo deposito o del macchinista.					
<p align="center"><b>Art. 44</b> <b>PRESTAZIONE DELLE AUTOMOTRICI TERMICHE</b></p> <p>Per i gruppi di automotrici termiche aventi prestazione, il numero minimo di unità occorrente per trainare un rimorchio è indicato nella Tabella 5. Le eccezioni sono autorizzate caso per caso dall'Unità centrale competente<sup>(2)</sup>. Tabella 5 <b>prestazione delle automotrici termiche</b> vedi allegato</p> <p>(2) Per la composizione ed utilizzazione delle automotrici e dei rimorchi vedi Cap. VIII.</p>				<b>IF</b>	
<p align="center"><b>Art. 45</b> <b>PRESTAZIONE DELLE AUTOMOTRICI ELETTRICHE</b></p> <p>1. Soppresso <b>TABELLA 6</b> Soppressa</p> <p>2. Le automotrici elettriche dei gruppi ALe 426-506, ALe 540, ALe 582, ALe 601, ALe 642, ALe 644, ALe 660, ALe 724, ALe 801, ALe 803, ALe 804, ALe 840, ALe 841 e ALe 940 in relazione ai gradi di prestazione delle linee possono trainare rimorchi dei gruppi e nel numero indicato nelle Tabelle da 7 a 9 bis e da 9 quater a 9 nonies, con i quali sono normalmente accoppiate. La prestazione complessiva di più</p>					

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>automotrici elettriche dei gruppi suddetti, comunque ubicate nel treno, è uguale alla somma delle prestazioni delle singole automotrici<sup>(1)</sup>.</p> <p>Con le suddette automotrici è ammesso il traino dei rimorchi (Le) di altri gruppi e rotabili di tutti i tipi (eccezionalmente carri), purché tutti provvisti di freno continuo tipo viaggiatori. In tal caso la prestazione in tonnellate delle ALe indicate nelle Tabelle da 7 a 9 bis e da 9 quater a 9 octies è data dal prodotto del numero dei rimorchi indicato nelle relative tabelle moltiplicato per 45.</p> <p>2) Per la composizione ed utilizzazione delle automotrici e dei rimorchi vedi Cap. VIII.</p> <p><b>3. Soppresso.</b></p> <p><b>TABELLA 7</b> Automotrici elettriche gr. Ale 540,660,840.</p> <p><b>TABELLA 8</b> Automotrici elettriche gr. Ale 601 rapporto <b>34/50</b>.</p> <p><b>TABELLA 8 BIS</b> Automotrici elettriche gr. Ale 601 rapporto 34/46.</p> <p><b>TABELLA 9</b> Automotrici elettriche gr. Ale 803 rapporto 28/56.</p> <p><b>TABELLA 9 BIS</b> Automotrici elettriche gr. Ale 801 e 940.</p> <p><b>TABELLA 9 TER</b> Soppressa</p> <p><b>TABELLA 9 QUATER</b> Automotrici elettriche gr. Ale <b>644 e 804</b>.</p> <p><b>TABELLA 9 QUINQUES</b> Automotrici</p>					

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



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
elettriche gr. Ale <b>724. TABELLA 9 SEXIES</b> Automotrici elettriche Ale 582. <b>TABELLA 9 SEPTIES</b> Automotrici elettriche gr. Ale 642. <b>TABELLA 9 OCTIES</b> Automotrici elettriche gr. Ale 841. <b>TABELLA 9 NONIES</b> Automotrici elettriche gr. Ale 426 – 506.					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>Art. 46</b></p> <p><b>COMPUTO DELLA MASSA RIMORCHIATA</b></p> <p>1. Il materiale rimorchiato dei treni si divide in tre gruppi:</p> <p>a) veicoli ordinari per treni viaggiatori: carrozze, bagagliai, postali, cellulari e carri riscaldatori;</p> <p>b) veicoli ordinari per treni merci: carri di tutti i tipi, compresi carri speciali come carri gru, carri soccorso, ecc.;</p> <p>c) locomotive, automotori ed automotrici che viaggiano inattivi e rimorchi delle automotrici<sup>(1)</sup>.</p> <p>(1) Salvo specifico richiamo le denominazioni di locomotiva e di automotrice sono riferite genericamente a tutti i sistemi di trazione.</p> <p>2. la massa rimorchiata, <b>prestazione utilizzata dei treni</b>, si ottiene sommando la massa lorda (tara più carico) dei veicoli carichi, la tara dei veicoli vuoti, la massa reale delle automotrici (Tabelle 14 e 15) e quello virtuale delle locomotive inattive in composizione (Tabella 13) <sup>(2)</sup>. Non entra nel computo</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			<p><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>la massa dei mezzi di trazione attivi o trainanti se stessi.</p> <p>(2) La massa rimorchiata da indicare nel foglio di corsa è quella esatta, ivi compresa l'eventuale eccedenza fino a 5t di cui all'Art. 38 comma 2.</p> <p>3. la massa di ogni veicolo si arrotonda trascurando le frazioni inferiori alla mezza tonnellata e computando per una tonnellata le frazioni uguali o superiori alla mezza tonnellata <sup>(3)</sup>.</p> <p>Per i veicoli carichi riportati nella Tabella 10 la massa lorda si ottiene sommando la tara al carico convenzionale indicato nella tabella stessa.</p> <p>La massa degli automotori limitatamente ai gruppi 208 e 213, si trascura.</p> <p>(3) Esempi: massa reale 11.345 kg = 11 t (massa arrotondata);  - massa reale 31.500 kg = 32 t (massa arrotondata);  - massa reale 23.737 kg = 24 t (massa arrotondata).</p> <p><b>Tabella 10</b> Carico convenzionale dei veicoli,</p> <p><b>Tabella 11</b> Soppressa.</p> <p><b>Tabella 12</b> Soppressa.</p> <p><b>Tabella 13</b> Masse virtuali dei mezzi di trazione in assetto di servizio.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Tabella 14</b> Masse in assetto di servizio: automotrici termiche e relativi rimorchi.</p> <p><b>Tabella 15</b> Masse in assetto di servizio: elettrotreni, automotrici elettriche e relativi rimorchi.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<b>CAPITOLO V NORME TECNICHE PER LA COMPOSIZIONE DEI TRENI DI MATERIALE ORDINARIO</b>					
<i>LOCOMOTIVE</i> <b>Art. 47</b> LOCOMOTIVE IN COMPOSIZIONE 1. Le locomotive in composizione ai treni possono essere: - <b>attive</b> , utilizzate per la trazione del materiale rimorchiato; - <b>trainanti se stesse</b> , non utilizzate per la trazione del materiale rimorchiato; - <b>inattive</b> , rimorchiate. 2. La trazione dei treni è normalmente effettuata da una sola locomotiva. Si fa eccezione per i treni di particolare importanza, per i treni percorrenti tratti acclivi e per i treni pesanti non convenientemente sdoppiabili. 3. Per la trazione dei treni in nessun caso possono impiegarsi più di tre locomotive. 4. La possibilità di circolazione delle locomotive sulle linee è regolata dalle norme di circolabilità riportate nel Fascicolo Linee/Fascicolo Orario. Le eventuali limitazioni previste devono essere prescritte al treno con M.40 dall'agente addetto alla formazione treni.	<b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte. <b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare: a) dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; b) dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; c) dalla massa e della lunghezza del treno; d) dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; e) dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o	<b>M</b>		<b>IF</b>	La possibilità di circolazione è riportata nelle DPC.  Le limitazioni di circolabilità devono essere prescritte dalle IF.

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in 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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la 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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 48</b></p> <p align="center"><b>TRENI IN SEMPLICE TRAZIONE - TRENI SPINTI</b></p> <p>1. La locomotiva deve essere ubicata in testa al treno.</p> <p>2. La circolazione dei treni spinti, senza locomotiva in testa, è ammessa per i treni navetta, per i treni materiali e di servizio, per i treni in retrocessione, per i treni soccorso o per altre necessità di esercizio, rispettando la velocità massima ammessa per i treni senza locomotiva in testa, le norme di frenatura e le norme di circolazione prescritte per i treni in retrocessione.</p> <p>3. Avanti alla locomotiva di testa è ammesso ubicare, per particolari servizi o necessità di esercizio, uno o più veicoli purché con freno continuo efficiente, rispettando i limiti di velocità indicati all'Art. 65.</p>	<p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>IF</b></p>	<p>I treni non condotti dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia non sono più ammessi a circolare, neanche in condizioni di degrado.</p>

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 49</b></p> <p><b>DOPPIA TRAZIONE PER RINFORZO</b></p> <p>1. Le due locomotive di regola devono essere ubicate in testa al treno (doppia trazione in testa).</p> <p>2. Qualora la circolabilità o la resistenza degli organi di attacco non consentano la doppia trazione in testa o si debbano soddisfare particolari esigenze di esercizio, le due locomotive possono essere disposte:</p> <p>a) una in testa ed una in coda (doppia trazione simmetrica);</p> <p>b) una in testa ed una tra il materiale rimorchiato (doppia trazione intercalata).</p> <p>3. In caso di doppia trazione intercalata devono essere osservate le seguenti norme:</p> <p>a) la locomotiva intercalata deve essere distanziata da quella di testa di almeno dieci assi;</p> <p>b) la massa della parte di treno rimorchiato che segue la locomotiva intercalata non deve superare il massimo ammesso dagli organi d'attacco di cui l'Art. 61.</p> <p align="center"><b>Art. 50</b></p> <p><b>TRIPLA TRAZIONE PER RINFORZO</b></p> <p>1. Nei treni in tripla trazione di regola le locomotive devono essere ubicate due in testa ed una in coda.</p> <p>Per i treni merci è ammesso ubicare due locomotive in testa ed una intercalata; solo eccezionalmente e per particolari servizi sono ammesse</p>	<p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <p>a) dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</p> <p>b) dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p> <p>c) dalla massa e della lunghezza del treno;</p> <p>d) dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</p> <p>e) dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</p> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p>			<p align="center"><b>IF</b></p>	



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>una locomotiva in testa e due intercalate purché riunite.            La o le locomotive intercalate, analogamente a quanto prescritto all'Art. 49/3, devono essere distanziate di almeno dieci assi da quella di testa ed la massa della parte di treno che segue la seconda locomotiva non deve superare quella massima ammessa dagli organi d'attacco di cui l'Art. 61.</p> <p>2. Per i treni merci e per particolari esigenze di esercizio, ed eccezionalmente per treni viaggiatori in caso di soccorso, è ammessa la doppia spinta.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 51</b></p> <p><b>LOCOMOTIVA DI SPINTA COLLEGATA CON MAGLIA SGANCIABILE IN CORSA</b></p> <p>1. Per i servizi di spinta è ammesso agganciare la locomotiva con l'impiego del tenditore con maglia sganciabile in corsa(1) limitatamente ai treni di materiale ordinario ed ai tratti di linea in salita senza contropendenze indicati nell'Orario di servizio.</p> <p>(1) I tenditori con maglia sganciabile sono in dotazione al deposito locomotive della circoscrizione ed in consegna alla stazione che li utilizza.</p> <p>Il personale di macchina all'inizio del servizio di spinta è tenuto a verificare il funzionamento e l'integrità della maglia sganciabile; esso è anche tenuto a coadiuvare gli agenti di stazione per il montaggio anche sul gancio della locomotiva.</p> <p>Il personale di stazione addetto alle manovre dovrà:</p> <p>Applicare la maglia sganciabile sulla locomotiva</p> <p>Agganciare la maglia stessa al gancio del veicolo di coda regolando il tiro del tenditore;</p> <p>Togliere, quando è necessario, dalla locomotiva il tenditore con maglia sganciabile collocandolo nel posto prestabilito.</p> <p>2. La locomotiva di spinta sganciabile in corsa va considerata agganciata e non congiunta col freno agli effetti</p>	<p><b>6.6</b> Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <p>a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p> <p>b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p> <p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>IF</b></p>	<p>La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della velocità massima ammessa indicata all'Art. 65.</p> <p><b>3.</b> In caso di mancato sgancio della locomotiva nel punto ove termina il rinforzo si deve operare come segue:</p> <p>a) se in piena linea (culmine), il macchinista di testa deve proseguire la marcia fino alla prossima stazione abilitata nella quale arresterà il treno; il macchinista di coda non deve fare tentativi di sgancio oltre il punto termine del rinforzo;</p> <p>b) se in stazione, il macchinista di testa deve proseguire la marcia fino alla successiva stazione nella quale arresterà il treno; il macchinista di coda non deve fare tentativi di sgancio oltre i deviatori di uscita della stazione termine del rinforzo. Il dirigente della stazione termine del rinforzo deve avvertire la successiva stazione per l'arresto del treno.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 52</b></p> <p align="center"><b>MULTIPLA TRAZIONE PER INVIO</b></p> <p><b>1.</b> Le locomotive efficienti e con macchinista, in composizione al treno per invio, devono, di regola, essere ubicate in testa purché ciò sia consentito e non pregiudichi la marcia del treno stesso. Qualunque sia il numero di locomotive ubicate in testa le prime due sono utilizzate per la trazione del treno e le altre sono rimorchiate inattive o trainano se stesse. È consentito ubicare in coda ai treni (per invio) una sola locomotiva che sarà attiva sui tratti acclivi e sarà considerata trainante se stessa sugli altri tratti.</p> <p><b>2.</b> Il macchinista della locomotiva di testa deve essere avvisato dall'agente addetto alla formazione treni, con modulo M.40, dell'eventuale presenza in coda di una locomotiva inattiva o trainante se stessa(1); al macchinista della locomotiva ubicata per invio in coda ai treni serviti da freno continuo può, all'occorrenza, essere prescritto di viaggiare con locomotiva attiva su tutte le linee.</p> <p>(1) In coda locomotiva gr.... (inattiva o trainante se stessa; per le locomotive elettriche a c.c. indicare anche il rapporto ingranaggi e per quelle diesel indicare anche il numero di servizio).</p> <p><b>3.</b> Per invio di locomotive in composizione ai treni il deposito</p>	<p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</li> <li>b) dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</li> <li>c) dalla massa e della lunghezza del treno;</li> <li>d) dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</li> <li>e) dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</li> </ul> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in 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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la 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</p>			<p><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
prenderà tempestivi accordi con la stazione.	guida.				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 53</b></p> <p align="center"><b>TRAZIONE MULTIPLA MISTA ( TD - TE)</b></p> <p>1. La trazione multipla mista si verifica quando nello stesso treno siano insieme utilizzate locomotive appartenenti a differenti sistemi di trazione ( diesel ed elettrica). Di norma la trazione multipla mista deve essere evitata.</p> <p>2. Su linee elettrificate la locomotiva diesel potrà essere ubicata in testa, preferibilmente dopo la locomotiva elettrica, oppure in coda.</p> <p>3. In caso, eccezionale, di trazione multipla mista spetta alla Impresa ferroviaria disporre per il calcolo della prestazione, emanando eventualmente opportune norme, occorrenti per le diverse caratteristiche tecniche derivanti dai due differenti sistemi di trazione.</p> <p><b>TABELLE 16,17,18</b> Sopresse</p>	<p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</li> <li>b) dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</li> <li>c) dalla massa e della lunghezza del treno;</li> <li>d) dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</li> <li>e) dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</li> </ul> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p>			<b>IF</b>	
<p align="center"><b>Art. 54</b></p> <p align="center"><b>SPINTA IN CODA PER AVVIAMENTO</b></p> <p>Per l'avviamento dei treni in determinate stazioni indicate nell'Orario di servizio è consentita la spinta in coda con locomotiva non agganciata; la locomotiva di spinta non dovrà superare il picchetto limite di manovra della stazione.</p>	<p><b>6.6</b> Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</li> <li>b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</li> <li>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</li> </ul>	<b>M</b>		<b>IF</b>	La spinta in coda ai treni con locomotiva non agganciata non è più ammessa.

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p>				

...EMA DI RIFERIMENTO"  
 ...ettiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 55</b> <b>DEROGHE IN CASI PARTICOLARI</b></p> <p>In caso di eventi eccezionali (interruzioni di linee, forti nevicate o soccorso ai treni, ecc.), si potrà derogare, d'Intesa tra gli Organi competenti, dalle norme di cui ai precedenti articoli del presente capitolo.</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 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</p>	M		GI	<p>Non sono ammesse deroghe al RCF.</p> <p>In caso di eventi eccezionali il GI può applicare le procedure di cui al punto 4.32 e 4,33.</p>



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	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.				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>MATERIALE RIMORCHIATO</b> <b>Art. 56</b> <b>FORMAZIONE DEI TRENI</b></p> <p>1. Nella formazione dei treni devono essere tenuti presenti:</p> <p>a) La massima massa ammessa (Artt. 60 e 61);</p> <p>b) la massima lunghezza ammessa (Art. 73);</p> <p>c) la massa frenata prescritta (Art. 81) e le norme di frenatura;</p> <p>d) la velocità massima dei veicoli (Art. 66), necessaria per consentire il rispetto dell'orario previsto;</p> <p>e) gli altri eventuali vincoli riguardanti la composizione dei treni.</p> <p>2. Nelle località di servizio d'origine dei treni, di cambio della locomotiva e in quelle dove il treno cambia la composizione l'agente addetto alla formazione treni deve tenere presenti le norme riportate nel precedente comma 1 anche agli effetti delle successive variazioni di composizione di cui sia a conoscenza.</p> <p>L'agente addetto alla formazione treni delle stazioni di fermata dove cambia il Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC) o il foglio di corsa, deve assicurarsi che tali norme siano soddisfatte per il tratto successivo e provvedere alle prescrizioni tecniche occorrenti.</p> <p><b>Tabella 19</b> Soppressa</p> <p align="center"><b>Art. 57</b> <b>TRENI PER SGOMBRO NEVE</b></p>	<p><b>6.1</b> La cabina di guida del veicolo di testa del treno, utilizzata per la condotta dello stesso, deve essere attrezzata secondo quanto previsto al precedente punto 3.2 e in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p> <p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</li> <li>- dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</li> <li>- dalla massa e della lunghezza del treno;</li> <li>- dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</li> <li>- dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</li> </ul> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p><b>6.3</b> Eventuali unità di trazione inattive in composizione ad un treno devono essere predisposte per evitare che possano, durante la marcia del treno, interferire nella circolazione dello stesso.</p> <p><b>6.4</b> I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le</p>			<p align="center"><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per determinate linee particolarmente soggette a forti precipitazioni nevose può essere prevista l'utilizzazione di vomeri speciali e l'effettuazione di treni con speciali rotabili per lo sgombrò della neve dai binari.</p> <p>Su tutte le linee è altresì ammessa la circolazione di treni, da considerarsi con spinta in coda, composti di due locomotive munite di rostro, attive e collegate col freno continuo, fra le quali siano interposti uno o più veicoli per il trasporto di personale ed attrezzi. Le norme riguardanti le singole linee sono riportate nel Fascicolo Linea/ Fascicolo Orario.</p> <p><b>Art. 58</b>  <b>CIRCOLAZIONE E UBICAZIONE NEL TRENO DEI MEZZI DI TRAZIONE INATTIVI IN VIAGGIO DI TRASFERIMENTO</b></p> <p>1. I mezzi di trazione inattivi in viaggio di trasferimento devono di norma viaggiare agganciati alla locomotiva titolare del treno.</p> <p>I mezzi suddetti devono essere posti nelle condizioni previste dalle disposizioni vigenti per la circolazione dei mezzi di trazione inattivi e in particolare:</p> <p>a) le locomotive a vapore devono avere le bielle motrici e quelle di comando del meccanismo di distribuzione smontate; gli stantuffi ed i distributori devono essere immobilizzati;</p> <p>b) le locomotive diesel ed elettriche e gli automotori muniti di bielle devono</p>	<p>specifiche modalità di circolazione.</p> <p><b>6.5</b> I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti. In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.</p> <p><b>6.6</b> Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <p>a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p> <p>b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p> <p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p> <p><b>6.7</b> Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <p>- l'arresto e le riduzioni di velocità negli</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>viaggiare possibilmente con le bielle in opera.</p> <p>c) i rotabili muniti di pantografo quando circolano su linee non elettrificate devono avere smontati i pattini di presa corrente e l'intelaiatura dei pantografi deve essere assicurata ai telai di base mediante solide legature.</p> <p>2. I mezzi di trazione di cui sopra devono essere visitati, accuditi e sorvegliati dal personale di macchina della locomotiva titolare del treno con l'osservanza delle seguenti norme:</p> <p>a) quando la locomotiva titolare del treno è costituita da una locomotiva diesel o elettrica in semplice comando, oppure da due locomotive in comando multiplo (ai fini regolamentari da considerarsi come unica locomotiva) al personale di essa possono essere affidate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- due locomotive inattive, diesel od elettriche del tipo ad assi liberi;</li> <li>oppure</li> <li>- tre automotrici inattive;</li> </ul> <p>b) qualora la locomotiva titolare del treno sia diesel od elettrica può essere affidata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- una locomotiva inattiva elettrica o diesel del tipo a bielle per la trasmissione del moto agli assi o un automotore dei gruppi 214 e 216;</li> <li>oppure:</li> <li>- una locomotiva a vapore spenta.</li> </ul> <p>3. I mezzi di trazione inattivi non</p>	<p>spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura);</p> <p>- l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto:</p> <p>a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p> <p>b) della massa e della lunghezza del treno;</p> <p>c) della velocità del treno;</p> <p>d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere; dei tempi di reazione dell'agente di condotta;</p> <p>e) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;</p> <p>f) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p><b>6.8</b> Gli eventuali dispositivi di comando del sistema frenante delle cabine di guida non utilizzate per la guida del treno, presenziate da agenti di condotta, possono essere azionati soltanto per frenature di emergenza; da tale dispositivo è in ogni caso vietata qualunque manovra di sfrenatura del treno.</p> <p><b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione,</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>agganciati alla locomotiva titolare del treno e quelli eventualmente eccedenti il numero massimo indicato al precedente comma, devono essere scortati da un agente di macchina o da un agente abilitato alle funzioni di aiuto macchinista, al quale possono essere affidati insieme riuniti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tre mezzi di trazione di quelli indicati al comma 2/a;</li> <li>oppure:</li> <li>- due mezzi di trazione di quelli indicati al comma 2/b.</li> </ul> <p><b>4.</b> I mezzi di trazione inefficienti devono viaggiare scortati da apposito documento nel quale a cura dell'Impresa Ferroviaria (capo deposito, ecc.) saranno indicati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a velocità massima ammessa dalle condizioni del rotabile;</li> <li>- se i freni, continuo ed a mano, sono efficienti;</li> <li>- se sono scortati o meno da apposito agente;</li> <li>- la presenza di eventuali dispositivi atti a provocare l'intervento automatico del freno continuo.</li> </ul> <p>In relazione a tali indicazioni l'agente addetto alla formazione treni provvederà agli avvisi e alle prescrizioni di eventuali riduzioni di velocità al treno (1).</p> <p>Qualora i mezzi stessi vengano trainati da locomotive isolate i documenti di scorta saranno consegnati al macchinista titolare.</p>	<p>indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.</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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la 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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Gli automotori e le locomotive di manovra possono essere inviati inattivi per viaggi di trasferimento in composizione ai treni, dopo essere stati condizionati al traino a cura del personale abilitato alla loro condotta, secondo le specifiche norme tecniche di ciascun mezzo.</p> <p>L'agente addetto alla formazione dei treni, disponendo, per l'invio dei mezzi suddetti in composizione, deve comunicare con modulo M.40 al personale di condotta del treno l'avvenuto condizionamento al traino del mezzo.</p> <p>(1) Formula: Non superate velocità ..... Km/h da ..... a ..... per locomotiva inefficiente in composizione.</p> <p>5. In caso di necessità o di opportunità d'invio, anche prima o dopo l'effettuazione di un servizio, le locomotive diesel ed elettriche e le automotrici possono viaggiare inattive in composizione ai treni, rispettando le norme di cui sopra. In questo caso per eventuali comunicazioni riferite al rotabile l'agente addetto alla formazione treni dovrà utilizzare il modulo M. 40.</p> <p>6. Gli automotori di manovra gr. 208 e 213 possono essere inviati inattivi in coda ai treni da una ad un'altra località a condizione che il freno a mano sia efficiente. Inoltre per l'invio devono essere osservate le seguenti</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disposizioni:</p> <p>a) le catene di trasmissione del moto devono essere tolte d'opera;</p> <p>b) l'aggancio al treno deve essere fatto col tenditore dell'automotore assicurandone la maniglia onde impedirne l'allentamento;</p> <p>c) ogni unità deve essere scortata da apposito agente abilitato alla protezione in linea in caso di spezzamento, fermi restando gli altri obblighi del frenatore di coda;</p> <p>d) deve essere dato avviso al personale del treno dell'automotore agganciato in coda (1) a cura dell'agente addetto alla formazione treni;</p> <p>e) la massa si trascura a tutti gli effetti.</p> <p>(1) Formula: Non superate velocità ..... Km/h da ..... a ..... per automotore in coda inattivo.</p> <p><b>Art. 59</b> Soppresso</p> <p><b>MASSIMA COMPOSIZIONE DEI TRENI</b> <b>Art. 60</b> <b>MASSIMA MASSA E LUNGHEZZA</b> <b>MASSIMA DEL MATERIALE RIMORCHIATO</b></p> <p>1. La massa di un treno non deve superare i seguenti limiti:</p> <p>a) massima prestazione delle locomotive utili per il suo rimorchio (Cap. IV);</p> <p>b) massima massa ammessa dalla resistenza degli organi di attacco (Art. 61);</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) massima massa ammessa dalla frenatura (Art. 73);  d) 1600 t <sup>(2)</sup>.  (2) Nel caso si presenti l'esigenza di effettuare treni di massa rimorchiata superiore, la relativa richiesta dovrà essere inoltrata alle competenti strutture della Direzione Tecnica della Rete Ferroviaria Italiana che disporranno per l'eventuale autorizzazione.</p> <p>2. La massima lunghezza rispetto al tipo di freno in funzione non deve superare il valore indicato nella Tabella 38.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 61</b>  <b>MASSIMA MASSA RIMORCHIATA</b>  <b>AMMESSO DALLA RESISTENZA DEGLI</b>  <b>ORGANI DI ATTACCO</b></p> <p>1. La massima massa rimorchiata dei treni ammessa dagli organi di attacco è indicata nelle Tabelle 20, 21 e 22 e dipende dal grado di prestazione più elevato, principale o sussidiario, della linea o tratto di linea percorso dai treni stessi.</p> <p>2. Per i treni di materiale ordinario con locomotiva intercalata la massa del materiale rimorchiato a seguito di tale locomotiva non deve superare la massima massa ammessa dalla Tabella 20.</p> <p>3. Per i treni di materiale ordinario con locomotive attive in coda le masse massime indicate nella Tabella 20 devono essere aumentate degli 8/10</p>					

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



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della prestazione di tali locomotive di coda.</p> <p>4. la massa dei mezzi leggeri attivi intercalati in un treno trainato da mezzi leggeri o da locomotiva si trascura agli effetti delle Tabelle 21 e 22.</p> <p>5. Per i treni di mezzi leggeri per i quali sono ammessi mezzi di trazione attivi in coda i massimi valori indicati nelle Tabelle 21 e 22 devono essere aumentati degli 8/10 della prestazione di tali mezzi di trazione nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>treni trainati da mezzi leggeri;</b> quando in coda vi siano automotrici attive o una locomotiva attiva;</li> <li>- <b>treni di mezzi leggeri trainati da locomotiva;</b> quando in coda vi siano automotrici attive.</li> </ul> <p><b>Tabella 20</b> massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco – Treni di materiale ordinario trainato da locomotive e senza locomotive attive in coda.</p> <p><b>Tabella 21</b> massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco – Treni di mezzi leggeri trainati da una locomotiva.</p> <p><b>Tabella 22</b> massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco – Treni trainati da mezzi leggeri vedi allegato</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<b>CAPITOLO VI VELOCITÀ MASSIMA DEI TRENI E DELLE LOCOMOTIVE ISOLATE</b>					
<p><b>Art. 62 LIMITI DI VELOCITÀ</b></p> <p>Con i treni e con le locomotive isolate in nessun caso possono essere superati i limiti di velocità consentiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dalla linea o tratto di linea (Art. 63);</li> <li>- dal mezzo di trazione (Art. 64);</li> <li>- dalla ubicazione dei mezzi di trazione nel treno o da particolari condizioni di esercizio (Art. 65);</li> <li>- dal tipo di veicoli in composizione (Art. 66);</li> <li>- dalla frenatura (Cap. VII);</li> <li>- da particolari prescrizioni;</li> <li>- da prescrizioni di carattere antinfortunistico.</li> </ul>	<p><b>1.8</b> La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune ....<b>omissis</b>..... di svolgere le citate incombenze.</p> <p><b>4.16.</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>			<b>GI IF</b>	Il GI per quanto riguarda gli impianti di terra. Le IF per quanto riguarda i veicoli.
<p><b>Art.63 VELOCITÀ MASSIMA AMMESSA DALLA LINEA</b></p> <p><b>1.</b> La velocità massima consentita da ciascun tratto di linea è impostata su limiti riferiti a due, tre o quattro <b>ranghi di velocità massima</b>, salvo nel caso di binario illegale delle linee a doppio binario non banalizzate, per il quale la velocità massima consentita da ciascun tratto è impostata su limiti riferiti ad un solo rango di velocità con un valore massimo di 90 Km/h. I ranghi di velocità massima sono</p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni</p>			<b>GI</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>contraddistinti nelle fiancate dei quadri orario dalle lettere «A» e «B» quando la velocità massima della linea o tratto di linea è impostata su due ranghi di velocità, e dalle lettere «A», «B» e «C», oppure «A», «B» e «P» se la velocità massima è impostata su tre ranghi. Nel caso che i ranghi di velocità siano quattro, gli stessi sono contraddistinti dalle lettere «A», «B», «C» e «P».</p> <p>Ciascun rango di velocità è attinente a determinati tipi di circolazione come di seguito indicato:</p> <p><b>Rango «P».</b> Treni composti da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ETR 401;</li> <li>– altri ETR ad assetto variabile secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea/ Fascicolo orario.</li> </ul> <p><b>Rango «C».</b> Treni composti da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– materiale per viaggiatori marcato per velocità superiore a 160 Km/h, servito da locomotive ammesse al Rango C secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea/ Fascicolo orario.</li> <li>– ETR 220 e ETR 240;</li> <li>– Altri ETR secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea/ Fascicolo orario;</li> <li>– Ale 601 ed Ale 841 secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea/ Fascicolo orario;</li> <li>– mezzi leggeri contenuti nel seguente prospetto:</li> </ul> <p>Sulle linee dove è in uso il Fascicolo Orario, tali circolazioni se programmate, sono contraddistinte dalle lettere “VV”.</p>	<p>svolte.</p>				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Rango "B".</b> Treni composti da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mezzi leggeri escluso gli LDn 24;</li> </ul> <p>materiale viaggiatori FS marcato per velocità superiore a 140 Km/h o marcato 140 Km/h e provvisto di contrassegno V (V 140) nonché quello viaggiatori di altra Amministrazione e della C.I.C.L. marcato 140 Km/h o superiore, servito da locomotive ammesse al rango "B" secondo quanto indicato Fascicolo Linea/ Fascicolo orario;</p> <p><b>Su alcune linee non elettrificate</b> espressamente autorizzate dall'Unità centrale competente sono ammesse circolazioni al rango "B" anche con materiale viaggiatori a carrelli marcato 120 o 140 Km/h, servito da locomotive ammesse al rango "B" secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea/ Fascicolo orario. Sulle linee dove è in uso il Fascicolo Orario, tali circolazioni se programmate, e relative ai treni composti da materiale ordinario sono contraddistinte dalla lettera "V".</p> <p><b>Rango «A».</b> Tutte le altre circolazioni e le locomotive isolate.</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><b>2.</b> L'agente addetto alla formazione treni deve prescrivere, in aggiunta a quella di cui all'Art. 66/2, il rango di velocità più basso ammesso dai veicoli in composizione ai treni di materiale ordinario:</p> <p>"Rispetto veicoli in composizione, valgono i limiti di velocità per il</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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando</p>			<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>rango...".</p> <p><b>2bis.</b> È competenza del personale di condotta rispettare il rango di velocità derivante dai mezzi di trazione.</p> <p><b>3.</b> I mezzi leggeri trainati da locomotiva sono ammessi al rango più limitato fra quelli relativi ai vari rotabili in composizione al convoglio secondo quanto stabilito dal comma 1. Lo stesso dicasi per i treni di mezzi leggeri che abbiano in composizione veicoli ordinari (1).</p> <p>(1) In questo caso l'agente addetto alla formazione treni deve comunicare con modulo M. 40 al macchinista ed al capotreno, in relazione ai requisiti dei veicoli aggiunti, la seguente prescrizione: «In coda materiale ordinario idoneo al rango ... (A o B o C) (Art. 63/3 PGOS)».</p>	<p>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>4.</b> Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 la velocità massima consentita da ciascun tratto di linea è impostata su limiti riferiti ad un unico valore di velocità massima. Tale valore è riportato nelle fiancate di linea ed è attinente a tutti i tipi di circolazione.</p> <p><b>5.</b> Sulle linee esercitate con il regime del blocco elettrico automatico a correnti codificate (BACC), caratterizzate da segnali luminosi di 1ª categoria e di avviso accoppiati (segnalamento a tre aspetti), la velocità massima consentita è di 200</p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<p><b>GI</b> <b>IF</b></p>	<p>Le IF per quanto riguarda le annotazioni sulla scheda treno.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>km/h; su determinati tratti di tali linea (2) possono essere ammesse velocità maggiori, fino a 250 km/h, a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ciascuno tratto non superi i 25 km e l'eventuale successivo tratto risulti distanziato dal precedente di almeno il doppio della lunghezza di quest'ultimo;</li> <li>– i treni siano protetti dal Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT). La limitazione della velocità a 200 km/h per i treni non protetti dal SCMT deve essere prescritta riportando:</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nella fiancata di linea relativa al tratto con velocità superiore a 200 km/h, in corrispondenza del valore di velocità maggiore di 200 km/h, un asterisco ed in calce alla pagina la seguente nota: <i>“Per i treni sprovvisti di apparecchiatura di bordo SCMT oppure provvisti di tale apparecchiatura ma con la sola funzione SCMT non attiva non deve essere superata la velocità di 200 km/h”</i>;</li> <li>• in calce ad ogni foglio della scheda treno relativa al tratto di linea con velocità superiore a 200 km/h ed ai treni circolanti a velocità maggiore di 200 km/h, la seguente annotazione: <i>“Con la sola funzione SCMT non attiva da ..... a ..... velocità massima 200 km/h”</i>.</li> </ul> <p>(2) Sono esclusi i tratti di linea ove esistono località di servizio con marciapiedi, adiacenti ai binari di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
corsa,adibiti al servizio viaggiatori.					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Art. 64</b> <b>VELOCITÀ MASSIMA DEI MEZZI DI TRAZIONE</b> A) Soppresso.</p> <p>TABELLA 23 Soppressa. TABELLA 24 B) Locomotive diesel. TABELLA 25 C) Automotrici termiche e relativi rimorchi. TABELLA 26 D) Automotori. TABELLA 27 E) Locomotive elettriche. TABELLA 28 F) Elettrotreni, automotrici elettriche e relativi rimorchi.</p>	<p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<p><b>IF</b></p>	
<p><b>Art. 65</b> <b>LIMITAZIONE DELLA VELOCITÀ DEI TRENI RISPETTO ALLA UBICAZIONE ED AI GUASTI DELLE LOCOMOTIVE, AGLI IMPIANTI FISSI E AD ALTRE PARTICOLARITÀ DI ESERCIZIO</b></p> <p>Nei casi previsti, le prescrizioni tecniche relative alle limitazioni di velocità di cui alle Tabelle 29, 30, 31 bis e 33 devono essere praticate dall'agente addetto alla formazione treni.</p> <p>Le prescrizioni di movimento relative alle limitazioni di velocità, di cui alla Tabella 32, devono essere praticate dal dirigente movimento.</p> <p><b>TABELLA 29 A) Limitazione di velocità relative alla ubicazione e disposizione dei mezzi di trazione.</b> <b>TABELLA 30 B) Limitazione di velocità relative ai mezzi di trazione guasti.</b> <b>TABELLA 31 C) Limitazioni di velocità per locomotive diesel ed elettriche</b></p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di</p>			<p><b>GI</b> <b>IF</b></p>	<p>Il GI per quanto riguarda gli impianti di terra. Le IF per quanto riguarda i veicoli.</p>



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>automotrici e loro rimorchi di testa con banco di manovra anteriore guasto.  TABELLA 31BIS C1) Limitazione di velocità per rotabili muniti di sospensioni pneumatiche inattive o guaste.  TABELLA 31 TER C2) Limitazioni di velocità dei mezzi leggeri con A.A. (Aggancio Automatico), in caso di traino con locomotiva a mezzo del tenditore speciale di emergenza.  TABELLA 32 D) Limitazioni di velocità relative agli impianti fissi.  TABELLA 33 E) Limitazioni di velocità per trasporti su carri con bilico.</p>	<p>Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 66</b></p> <p><b>VELOCITÀ MASSIMA DEI VEICOLI</b></p> <p><b>1.</b> I veicoli per treni viaggiatori sia FS che di altre reti provvisti della marcatura uniforme hanno indicata su ambo i lati della cassa la velocità massima ammessa. Eccezionalmente, sono ammessi a circolare sulla Rete FS alla velocità stabilita in base ad accordi particolari alcuni veicoli per treni viaggiatori di altre Reti non contrassegnati RIC e non aventi la velocità indicata sulla cassa. La velocità massima dei carri è indicata nella Tabella 34; detta velocità deve essere stabilita tenendo conto anche delle loro condizioni di carico e delle linee da percorrere secondo le prescrizioni del Cap. XIII. I carri ammessi al servizio internazionale devono portare il contrassegno RIV. Quelli non contrassegnati RIV possono essere ammessi a circolare in servizio internazionale in base ad accordi particolari fra le Reti (Art. 118).</p> <p><b>2.</b> L'agente addetto alla formazione treni deve prescrivere al personale di condotta (1) la più bassa delle velocità ammesse dai veicoli in composizione ai treni di materiale ordinario.</p> <p>1) Velocità massima.....km/h rispetto veicoli in composizione.</p> <p><b>3.</b> I veicoli di materiale ordinario per treni viaggiatori recanti la marcatura di velocità 200 sono muniti di ammortizzatori antiserpeggio. Nel caso</p>	<p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la 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 align="center"><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>che tali ammortizzatori siano guasti, l'agente addetto alla formazione treni, ricevuto avviso scritto dal verificatore, deve comunicare al macchinista la limitazione di velocità a 160 km/h<sup>(2)</sup>. In caso di guasto dei dispositivi antiserpeggio dei mezzi di trazione è compito del macchinista osservare la limitazione di velocità a 160 Km/h (2) .</p> <p><b>TABELLA 34 Velocità massima dei veicoli.</b></p> <p>(2) Per guasto ammortizzatori antiserpeggio non superate velocità di 160 km/h.</p> <p><b>Art. 66 bis</b></p> <p><b>LIMITAZIONI DI VELOCITÀ PER RAGIONI DIVERSE</b></p> <p>Ad un treno di materiale ordinario l'agente addetto alla formazione treni deve sempre prescrivere la limitazione attinente alla velocità massima dei veicoli (Art. 66), anche quando sussista la necessità di prescrivere altre limitazioni per cause diverse.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<b>CAPITOLO VII NORME PER LA FRENATURA DEI TRENI DEFINIZIONI E GENERALITÀ</b>					
<p><b>Art. 67</b> <b>GRADI DI FRENATURA DELLE LINEE</b></p> <p>1. Le linee, nei riguardi della frenatura, sono divise in tratti per ciascuno dei due sensi di circolazione, in relazione alle rispettive pendenze. A ciascun tratto è assegnato un grado di frenatura e viene indicato nell'apposita colonna delle fiancate dei quadri orario in corrispondenza dell'inizio dei singoli tratti.</p> <p>2. I gradi di frenatura principali sono 10 e si indicano con numeri romani. A ciascuno di essi, in linea di massima, corrispondono in discesa le pendenze sottoindicate:</p> <p><b>Tabella 35 Gradi di frenatura e pendenze delle linee vedi allegato</b> Sulle linee in salita o comprendenti tratti in salita deve essere assicurata, in caso di arresto del treno, la immobilità del materiale contro possibili retrocessioni. A tale riguardo al grado principale pertinente alla linea nel senso di marcia considerato viene attribuito un indice (grado sussidiario) corrispondente al grado di frenatura principale pertinente al verso opposto. Gli indici sono espressi in cifre arabe: I<sub>2</sub>- I<sub>3</sub> - ..... I<sub>3</sub> - .....</p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<b>GI</b>	
<p><b>Art. 68</b> <b>SISTEMI DI FRENATURA E TIPI DI FRENO</b></p>	<p><b>6.6</b> Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	Non è più prevista la frenatura a

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. La frenatura dei treni può essere <b>continua</b> (freno continuo automatico) <b>combinata</b> (freno continuo + freno elettrico del mezzo di trazione (Art. 75-bis) ed <b>a mano</b>.  <b>La frenatura continua</b> si ottiene mediante l'azione contemporanea ed automatica di tutti i freni efficienti del treno ad opera del macchinista o in caso di necessità, per intervento degli agenti di scorta a mezzo del rubinetto o valvola d'emergenza dei veicoli che sono muniti di tali dispositivi, o tramite la maniglia del freno di emergenza.  <b>La frenatura a mano</b> si ottiene invece mediante la chiusura di freni a vite manovrati da appositi agenti di scorta, i quali hanno la possibilità di graduarne l'azione a seconda della massa totale del veicolo.</p> <p>2. La frenatura continua può essere:  <b>Tipo viaggiatori</b> (ad azione immediata);  <b>Tipo merci</b> (ad azione rallentata).  Su alcuni veicoli F.S. per treni viaggiatori l'apparecchiatura del freno continuo è integrata dal dispositivo <b>Alta Velocità (AV)</b>, a funzionamento automatico, che consente, senza particolari dispositivi di comando a mano, di elevarne l'azione frenante (Art. 69/2-a).  Dispositivi simili sono in opera sui veicoli per treni viaggiatori di altre Amministrazioni.  In molti veicoli merci l'apparecchiatura del freno continuo è integrata dai seguenti dispositivi:</p>	<p>a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p> <p>b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p> <p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p> <p><b>6.7</b> Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura);</li> <li>- l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno,</li> </ul> <p>evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto:</p> <p>a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p> <p>b) della massa e della lunghezza del treno;</p>				<p>mano, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni.  Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>— <b>Merchi-Viaggiatori</b> (G-P) che consente, per mezzo di una manovella a due posizioni di fare assumere al freno le caratteristiche di funzionamento del tipo viaggiatori o del tipo merci (Artt. 75/1 e 76/1 (1)).</p> <p>— <b>Vuoto-Carico</b> (V-C) che consente, con la manovra di un'altra manovella a due posizioni, di ottenere due diversi valori dell'azione frenante. Su alcuni veicoli il dispositivo Vuoto - Carico entra in funzione automaticamente.</p> <p>— <b>Piano - Montagna</b> (P-M), applicato su alcuni carri esteri muniti di freno tipo merci, che consente, con la manovra di una maniglia a due posizioni, di ottenere in posizione <b>P</b> lo scarico normale ed in posizione <b>M</b> lo scarico rallentato dell'aria dal cilindro a freno (Art. 76/4). La commutazione di questo dispositivo, prescritta per ragioni tecniche, non varia né il regime del tipo di freno (merci o viaggiatori), né l'azione frenante.</p> <p>— <b>Autocontinuo</b> (A) che consente di variare automaticamente la massa frenata al variare del carico.</p> <p>(1) Su alcuni carri FS i dispositivi merci/viaggiatori portano le lettere M e V che hanno rispettivamente, lo stesso significato delle lettere G e P.</p> <p><b>3.</b> Sullo stesso treno possono in determinati casi essere utilizzati promiscuamente:</p> <p>— il freno tipo merci e quello tipo viaggiatori realizzando (oltre i limiti</p>	<p>c) della velocità del treno;</p> <p>d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere;</p> <p>e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta;</p> <p>f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;</p> <p>g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p><b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorrere.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammessi dagli Artt. 75/2 e 76/1) la <b>frenatura continua mista</b> (Art. 77);  — il freno continuo e quello a mano realizzando la <b>frenatura continua integrata o la frenatura parzialmente continua</b>, come previsto negli Artt. 76/3 e 80.</p> <p>4. L'efficacia della frenatura su di un treno è determinata dalla <b>massa frenata</b> disponibile sullo stesso (locomotive e veicoli) in rapporto della sua <b>massa totale</b> (massa da frenare). Il valore di questo rapporto determina la <b>percentuale di massa frenata del treno</b>, elemento base per tutti i computi di frenatura indicati negli articoli che seguono.</p> <p>5. I veicoli serviti da frenatura convenzionale a ceppi sono utilizzati per velocità fino a 160 Km/h. Per velocità superiori vengono utilizzati solo veicoli con frenatura su dischi, marcati con velocità superiore a 160 Km/h. Fanno eccezione i mezzi di trazione, muniti di frenatura convenzionale a ceppi con più stadi di pressione.</p> <p>6. I mezzi di trazione che trainano o spingono un solo veicolo, ai fini della frenatura, sono da assimilare ai treni di locomotive isolate, indipendentemente dal tipo di frenatura in azione su ogni singolo veicolo o locomotiva; in tal caso il formatore treni deve praticare al treno la prescrizione di viaggiare con frenatura tipo merci (1).</p> <p>(1) Viaggiate con freno continuo tipo merci,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
massa frenata.....%.					
<b>NORME COMUNI AI VARI SISTEMI DI FRENATURA</b>					
<p><b>Art. 69</b></p> <p><b>MASSA FRENATA DEI ROTABILI</b></p> <p><b>1. Massa frenata di un rotabile</b> è la massa che agli effetti della frenatura gli viene attribuita: esso rappresenta l'efficacia del freno e si esprime in tonnellate. Il valore della massa frenata del rotabile, può essere inferiore, uguale o superiore alla massa reale del rotabile stesso e si determina come indicato nella tabella C.</p> <p><b>2. Massa frenata dei veicoli rimorchiati</b> (Tabella C):</p> <p><b>a) freno continuo.</b> - La massa frenata dei veicoli rimorchiati muniti di freno continuo è di regola indicata sui longheroni o sulla parte inferiore della cassa, a seguito della sigla del tipo di freno in opera. Per i veicoli muniti di dispositivi di variazione di regime, <b>Vuoto-Carico</b> manuale (fig. 2), <b>Merzi-Viaggiatori</b> (figg. 8,9 e 10) o con più regimi viaggiatori (fig. 7) atti a variare la massa frenata, il valore è di regola indicato sulla piastra supporto della manovella di commutazione per ciascuna posizione che la manovella può assumere. Per i veicoli muniti di dispositivo <b>Vuoto-Carico</b> automatico (figg. 4, 5 e 6) il valore è di regola scritto sui longheroni</p>	<p><b>6.6</b> Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <p>a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p> <p>b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p> <p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p> <p><b>6.7</b> Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura);</li> <li>- l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto:</li> </ul>	<b>M</b>		<b>IF</b>	Non è più prevista la frenatura a mano, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni. Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in prossimità della indicazione del tipo di freno.</p> <p>Per i veicoli muniti di freno <b>Autocontinuo</b> la massa frenata è pari alla massa lorda fino a raggiungere il valore massimo indicato sulle fiancate. Alcuni rotabili da viaggiatori (carrozze a due piani ed alcune automotrici elettriche e relativi rimorchi) muniti di tale tipo di freno hanno indicati sulle fiancate in apposita tabella una massa frenata a vuoto ed una massa frenata a carico da utilizzare in ogni caso di presenza di viaggiatori (vedasi esempio in Tabella C).</p> <p>I rotabili per treni viaggiatori muniti di freno <b>Alta Velocità</b> si distinguono dalla massa frenata che è alquanto superiore alla tara. Se questo dispositivo è guasto la massa frenata si riduce uguale alla tara.</p> <p>La commutazione del dispositivo <b>Merci-Viaggiatori</b> (fig. 1) non modifica il valore della massa frenata indicata sulla piastra supporto del dispositivo stesso;</p> <p><b>b) freno a mano.</b> - Il massa frenata dei veicoli con freno a mano, efficiente e presenziato, quando agisca su tutti gli assi, è uguale alla massa lorda (tara + carico) fino a raggiungere il valore massimo indicato nella Tabella C per ciascun tipo di veicoli.</p> <p><b>3.</b> Nei carri muniti del dispositivo <b>Vuoto-Carico</b> la relativa manovella deve essere posta sempre nella posizione</p>	<p>a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p> <p>b) della massa e della lunghezza del treno;</p> <p>c) della velocità del treno;</p> <p>d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere;</p> <p>e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta;</p> <p>f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;</p> <p>g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p><b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.</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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la 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</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prescritta, anche se viene utilizzato il solo freno a mano.</p> <p><b>4. Massa frenata delle locomotive, dei mezzi leggeri</b> (elettrotreni, automotrici termiche ed elettriche e relativi rimorchi) <b>ed automotori:</b></p> <p>a) <b>freno continuo.</b> - La massa frenata con freno continuo è indicata sulle fiancate del rotabile;</p> <p><b>5.</b> Alcune locomotive e mezzi leggeri (elettrotreni, automotrici termiche ed elettriche e relativi rimorchi), sono munite di freno Alta Velocità. Se questo dispositivo è inattivo, per guasto o altra causa (rotabile in composizione non presenziato), <b>la massa frenata del rotabile deve essere ridotta del 20%</b> rispetto a quella indicata negli appositi quadri della Tabella C (Art. 81). In tal caso, il deposito locomotive deve darne avviso tempestivamente all'agente addetto alla formazione treni, per il calcolo della percentuale di massa frenata del treno (1) .</p> <p>(1) Formula : Freno alta velocità del (rotabile)...inattivo. Massa frenata t. ....</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 70</b> <b>MASSA DEI TRENI AGLI EFFETTI DELLA FRENATURA</b> <b>(Massa da frenare)</b></p> <p><b>1.</b> La massa da frenare nei treni serviti da freno continuo è dato dalla somma delle masse totali (tara + carico) di tutti i rotabili, mezzi di trazione compresi<sup>(1)</sup>,</p>	<p>autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p> <p><b>17.3</b> I dispositivi di frenatura dei veicoli che risultino inefficienti per guasto possono essere isolati dal sistema frenante del treno. In tale evenienza la prosecuzione del treno è ammessa purché il sistema frenante assicuri comunque le condizioni di cui ai precedenti punti 6.6 e 6.7.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunque in composizione.  Non entrano nel computo le locomotive attive o trainanti se stesse non collegate col freno continuo purché abbiano il freno automatico o moderabile efficiente. Gli automotori di manovra gr. 208 e 213, ammessi in coda ai treni per invio senza congiungere la condotta si considerano frenanti se stessi (Art. 58/6).</p> <p>La massa da frenare dei treni serviti da <b>freno a mano</b> è dato dalla somma delle masse totali di tutti i veicoli, comprese le sole locomotive viaggianti come tali<sup>(2)</sup> ed escluse quelle con freno automatico o moderabile efficiente e gli automotori di cui sopra.</p> <p><b>3. Soppresso.</b></p> <p>(1) La massa da frenare dei mezzi di trazione (massa reale in assetto di servizio) è scritta sulle fiancate, al di sopra della massa frenata.</p> <p>(2) Per locomotive viaggianti come veicoli s'intendono quelle che viaggiano scortate da documenti di trasporto.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 71</b></p> <p style="text-align: center;"><b>MASSA FRENATA DEI TRENI</b></p> <p><b>A) Freno continuo</b></p> <p>1. La massa frenata dei treni serviti da freno continuo è dato dalla somma delle masse frenate di tutti i rotabili con</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>freno efficiente in composizione al treno e collegati con la condotta generale del freno.</p> <p>2. Le locomotive non collegate con la condotta si considerano frenanti se stesse e non entrano nel computo della percentuale di massa frenata purché abbiano il freno automatico o moderabile efficiente.</p> <p><b>B) Freno a mano</b></p> <p>La massa frenata nei treni serviti da freno a mano è dato dalla somma delle masse frenate di tutti i veicoli presenziati da frenatore e delle locomotive ed automotrici viaggianti come veicoli scortate da apposito agente e con freno a mano efficiente, escluse le locomotive con freno automatico o moderabile efficiente.</p> <p><b>Art. 72</b></p> <p><b>DETERMINAZIONE DELLA MASSA FRENATA OCCORRENTE AI TRENI - VELOCITÀ MASSIMA AMMESSA E NORME VARIE</b></p> <p>1. La massa frenata deve essere commisurata alla velocità del treno ed ai gradi di frenatura della linea.</p> <p>2. <b>La percentuale minima di massa frenata</b> di norma prescritta ai treni serviti da freno continuo è data dalla <b>Tabella A</b> (Art. 81).</p> <p>3. <b>La velocità massima assoluta ammessa</b> rispetto alla frenatura è data dalla <b>Tabella B</b>, in relazione al grado principale di frenatura (con o senza indice sussidiario) del tratto di linea, alla</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>percentuale di massa frenata esistente nel treno ed al tipo di freno in azione. Quando nella Tabella B non trovasi il valore della percentuale di massa frenata esistente nel treno si prenderà per base quello immediatamente inferiore.</p> <p>4. La massa frenata occorrente si calcola moltiplicando la massa da frenare (Art. 70) per la percentuale prescritta dalla Tabella A e dividendo il prodotto per 100 (1). La percentuale di massa frenata esistente nel treno si calcola invece dividendo la massa frenata (Art. 71) per la massa da frenare (Art. 70) e moltiplicando il quoziente per 100 (2).</p> <p>(1) La massa frenata occorrente ad un treno la cui massa da frenare sia 980 t e la cui percentuale prescritta sia del 45% è dato da: <math>980 \cdot 45 / 100 = 441 \text{ t}</math>.</p> <p>(2) La percentuale di massa frenata esistente in un treno la cui massa da frenare sia 385 t e la massa da frenare di 950 t è data da: <math>385 \cdot 100 / 950 = 40,5\%</math>. L'arrotondamento di eventuali cifre decimali risultanti dal calcolo deve essere effettuato all'unità in favore della sicurezza.</p> <p>5. L'agente addetto alla formazione treni deve comunicare al macchinista la percentuale di massa frenata esistente nei treni di materiale ordinario (3).</p> <p>(3) Formula: massa frenata esistente.....%.</p> <p>6. Non occorre alcuna comunicazione della percentuale di massa frenata al</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale dei treni composti di soli mezzi leggeri, locomotive isolate o mezzi leggeri trainati da locomotive, per i quali il computo è di competenza del personale di condotta di testa.</p> <p>Il personale addetto alla condotta, prima della partenza, deve indicare tale percentuale nel Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC) o nel foglio di corsa.</p> <p>7. Nella stazione di origine, o dove viene modificata la composizione, è vietato far partire i treni con percentuale di massa frenata complessiva inferiore al 50 %; tale percentuale di massa frenata deve essere ammessa dalla Tabella B rispetto al grado di frenatura principale del tratto di linea.</p> <p>In caso di guasto del freno continuo durante il viaggio devono essere osservate le norme vigenti.</p> <p>È anche vietato far partire i treni con percentuale di massa frenata nella parte rimorchiata e nella seconda metà (comprese nel computo le locomotive ubicate in coda) inferiore ai valori indicati nella Tabella 36 riferiti ai gradi di frenatura principali e sussidiari del tratto di linea interessato.</p> <p><b>TABELLA 36 Percentuali minime di massa frenata nella parte rimorchiata.</b></p> <p>8. I veicoli con freno efficiente devono essere per quanto possibile intercalati tra quelli non frenati.</p> <p>9. Il veicolo di coda per i treni trainati o</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>veicolo di testa per i treni spinti, deve essere munito di freno efficiente e se vi funziona il solo freno a mano deve essere occupato da frenatore.</p> <p><b>10. la massa frenata del veicolo di coda</b> o degli ultimi due veicoli insieme riuniti non deve di norma essere inferiore <b>a 17 t.</b></p> <p>Qualora la metà posteriore del treno sia composta di soli veicoli vuoti, la massa frenata del veicolo di coda o degli ultimi due veicoli può essere ridotto <b>a 10 t.</b></p> <p>La frenatura dei 10 assi di coda dei treni composti di 20 o più assi, circolanti sui tratti di linea con grado di frenatura principale superiore al II o con indice superiore a 2, deve inoltre rispondere ai requisiti di cui alla Tabella 37.</p> <p>L'eventuale presenza in coda di una o più locomotive munite di freno automatico e moderabile efficiente sopperisce alla frenatura della coda dei treni, prescritta dalle norme riportate nel presente comma.</p> <p><b>11.</b> Il macchinista non dovrà mai superare la velocità massima ammessa dall'apposito quadro della Tabella B di frenatura, in base al grado di frenatura principale del tratto di linea, al tipo di freno in azione risultante dall'orario di servizio o diversamente comunicato ed alla percentuale di massa frenata esistente nel treno.</p> <p><b>TABELLA 37 Massa frenata dei veicoli di coda.</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>12. La retrocessione nel senso della discesa è subordinata, nei casi consentiti, alla condizione risultante dalla Tabella B per il grado di frenatura principale del tratto di linea, nel senso della retrocessione.</p> <p>13. Tra le locomotive in testa al treno dovrà essere sempre congiunta la condotta generale del freno continuo automatico e, ove esista, anche quella del freno moderabile.</p> <p>14. Soppresso.</p> <p>15. Per il carico delle merci che devono percorrere linee o tronchi di linee aventi grado di frenatura superiore al VI o con indice maggiore di 6 (Tabella D) si devono impiegare possibilmente carri con freno efficiente.</p> <p><b>Art. 73</b>  <b>MASSIMA COMPOSIZIONE AMMESSA DALLA FRENATURA</b></p> <p>1. La lunghezza massima in metri di un treno rispetto alla frenatura è data dalla seguente Tabella:  <b>Tabella 38 Massima composizione ammessa dalla frenatura vedi allegato</b>  L'agente addetto alla formazione treni deve comunicare(1) al PdC la lunghezza in metri (compresi i mezzi di trazione) dei treni di materiale ordinario.</p> <p>2. La massa rimorchiata dei treni percorrenti linee in discesa con grado di frenatura principale VI o superiore non deve superare 1.300 t.</p> <p>(1) Formula : lunghezza del treno metri.....</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO"  (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>FRENATURA DEI TRENI CON FRENO CONTINUO</b> <b>Art. 74</b> <b>NORME COMUNI</b></p> <p>1. Il freno continuo automatico è di regola in funzione su tutti i treni; dovrà di regola essere utilizzato il <b>tipo viaggiatori</b> o il <b>tipo merci</b> secondo le indicazioni della Tabella A. L'agente addetto alla formazione treni deve prescrivere al personale di condotta dei treni di materiale ordinario il tipo di freno attivato.(2) (2) Formula viaggiate con freno continuo tipo..... massa frenata..... %.</p> <p>2. Per i treni ad orario libero il personale addetto alla formazione treni dovrà sempre comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni tecniche relative al tipo di freno attivato e la percentuale di massa frenata esistente.</p> <p><b>3. I mezzi leggeri, le carrozze, i bagagliai e le postali</b> sono muniti del freno continuo tipo viaggiatori; fanno eccezione i bagagliai Dm per i treni merci che sono muniti di sola condotta. I carri possono avere: — la sola condotta del freno; tali carri sono contraddistinti dal contrassegno di cui al punto a) della nota (3); — il solo freno tipo viaggiatori; tali carri</p>	<p><b>6.6</b> Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti: a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida; b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno; c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno; d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura; e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature. Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p> <p><b>6.7</b> Il sistema frenante di un treno deve assicurarne: - l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura); - l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del</p>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>IF</b></p>	<p>Le locomotive aggiunte in coda e quelle di spinta non collegate con il freno continuo, non sono più ammesse.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sono contraddistinti dal contrassegno di cui al punto b) della nota (3);  — il solo freno tipo merci oppure il freno con dispositivo Merci-Viaggiatori (nessun contrassegno sui montanti d'angolo).  I carri muniti di freno continuo possono avere il dispositivo Vuoto-Carico, al quale non corrisponde alcun contrassegno sui montanti d'angolo.  (3) Contrassegni in tinta bianca sui montanti d'angolo o all'estremità delle traverse di testa dei carri per indicare l'esistenza della sola condotta oppure del solo freno viaggiatori.  <b>4.</b> È vietato isolare dall'azione frenante i veicoli con freno continuo di tipo diverso per adottare nel treno un solo tipo di frenatura.  <b>5.</b> L'ultimo rotabile ove termina la condotta del freno continuo deve avere questo freno in azione.  <b>6.</b> Nei treni serviti da freno continuo la percentuale di massa frenata ottenuta con i freni di stazionamento disponibili nella parte rimorchiata nella seconda metà (comprese nel computo le locomotive ubicate in coda) non deve essere inferiore ai valori indicati nella tabella 36 riferiti ai gradi di frenatura principali e sussidiari del tratto di linea.  E' ammesso il mancato rispetto dei valori indicati nella tabella 36 a condizione che la locomotiva in servizio al treno sia dotata degli appositi dispositivi di ausilio all'immobilizzazione</p>	<p>treno in sicurezza, tenuto conto:  a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;  b) della massa e della lunghezza del treno;  c) della velocità del treno;  d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere;  e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta;  f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;  g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.  <b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.  <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 la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(staffe) di cui all'Allegato VII e, in caso di treni merci, il treno sia composto da almeno il 50% di carri carichi e la sua massa non superi quella prevista dall'Art. 73. Qualora i vincoli relativi ai treni merci non possano essere rispettati dovranno applicarsi ulteriori specifiche procedure disciplinate con apposita prescrizione.</p> <p>La dotazione di staffe è sempre obbligatoria per locomotive in servizio ai treni affidati ad un solo agente di condotta senza agente di accompagnamento dei treni.</p> <p>Tutti i rotabili in composizione ai treni viaggiatori devono comunque essere dotati di freno di stazionamento.</p> <p>Sui treni merci si deve aver cura di ubicare un veicolo con freno di stazionamento efficiente il più vicino possibile a quello di coda.</p> <p><b>6bis.</b> Soppresso.</p> <p><b>7.</b> Le locomotive aggiunte in coda per invio devono, di regola, essere collegate con la condotta generale del freno.</p> <p>Le locomotive di spinta possono non essere collegate con il freno continuo quando ciò risulti conveniente per la snellezza dell'esercizio. Il macchinista di testa deve essere avvisato con modulo M. 40 <sup>(1)</sup> dall'agente addetto alla</p>	<p>provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p> <p><b>17.3</b> I dispositivi di frenatura dei veicoli che risultino inefficienti per guasto possono essere isolati dal sistema frenante del treno. In tale evenienza la prosecuzione del treno è ammessa purché il sistema frenante assicuri comunque le condizioni di cui ai precedenti punti 6.6 e 6.7.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>formazione treni.            Formula non superate la velocità di ..... Km/h per locomotiva in coda agganciata e non collegata al freno.  <b>8.</b> Soppresso  <b>9.</b> Soppresso  <b>10.</b> Le garitte dei carri presenziati da agente di scorta, che siano collegati alla condotta, devono essere fornite di valvola di emergenza per l'azionamento del freno continuo.  <b>Art. 75</b>  <b>TRENI SERVITI DA FRENO CONTINUO TIPO VIAGGIATORI</b>  <b>1.</b> I treni serviti da freno continuo <b>tipo viaggiatori</b> sono di norma composti di mezzi leggeri, carrozze, bagagliai, postali e carri con dispositivo Merciviaggiatori, avente la relativa manovella nella posizione P, eventualmente intercalati a veicoli con sola condotta.  <b>2.</b> Nei treni merci serviti da freno continuo tipo viaggiatori con massa rimorchiata superiore a 800 t non sono ammesse in testa al treno locomotive attive con il freno continuo tipo viaggiatori.            Nei treni merci serviti da freno continuo tipo viaggiatori con massa rimorchiata fino a 1200 t sono ammessi veicoli muniti di solo freno tipo merci in azione alle seguenti condizioni:            - la massa frenata dei veicoli muniti di freno continuo tipo merci non deve superare il 20% della massa frenata</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"            (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>complessiva del treno;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel computo della percentuale di massa frenata del treno, la massa frenata dei veicoli muniti di freno continuo tipo merci deve essere ridotta del 25%.</li> </ul> <p>Qualora la massa frenata tipo merci superi il 20% della massa frenata complessiva del treno dovranno applicarsi le norme della frenatura continua mista (Art. 77).</p> <p>Nei treni merci serviti da freno continuo tipo viaggiatori con massa rimorchiata superiore a 1200 t i primi cinque rotabili ubicati dopo la o le locomotive attive in testa al treno devono essere muniti di freno continuo tipo merci rispettando le seguenti ulteriori condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- non sono ammessi altri rotabili muniti di freno continuo tipo merci;</li> <li>- nel computo della percentuale di massa frenata del treno, la massa frenata dei veicoli rimorchiati muniti di freno continuo tipo merci deve essere ridotta del 25%.</li> </ul> <p>3. Soppresso</p> <p>4. In caso di esclusione dall'azione frenante di uno o più rotabili, fermo restando i limiti imposti dalla nuova percentuale di massa frenata, non dovranno essere superati i seguenti limiti di velocità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un rotabile escluso 200 Km/h;</li> <li>- più di un rotabile escluso 160 Km/h.</li> </ul> <p>Nei treni di materiale ordinario con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>velocità massima ammessa dai veicoli superiore a 160 Km/h, qualora venga escluso dall'azione frenante più di un rotabile il macchinista dovrà essere avvisato con modulo M.40 <sup>(1)</sup> dall'agente addetto alla formazione treni.</p> <p>(1) Formula: In composizione n. .... rotabili isolati dall'azione frenante.</p> <p><b>Art. 75bis</b></p> <p><b>NORME PARTICOLARI PER I TRENI MUNITI DI FRENO CONTINUO SERVITI DA ROTABILI EQUIPAGGIATI CON APPARECCHIATURE SPECIALI DI SICUREZZA CIRCOLANTI SULLE LINEE ATTREZZATE CON IL BLOCCO AUTOMATICO A CORRENTI CODIFICATE</b></p> <p><b>1.</b> Sulle linee con blocco automatico a correnti codificate atto alla ripetizione continua dei segnali in macchina, gli spazi d'arresto disponibili sono sensibilmente aumentati rispetto alle altre linee per cui, riguardo ai limiti delle velocità massime consentite dalla frenatura, valgono le seguenti norme.</p> <p><b>TRENI SERVITI DA ROTABILI EQUIPAGGIATI CON RIPETIZIONE SEGNALI</b></p> <p><b>2.</b> La velocità massima rispetto alla frenatura per i treni serviti da rotabili con ripetizione segnali inserita ed efficiente è data dalle tabelle B</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(Quadro 1° bis) e (Quadro 2° bis) dell'art. 81, in relazione al tipo di freno, al grado principale di frenatura del tratto di linea ed alla percentuale di massa frenata esistente nel treno.</p> <p>TRENI COMPOSTI DA ALe 601 CON RIMORCHI ED ETR 240-250-300 EQUIPAGGIATI CON RIPETIZIONE SEGNALI CONTINUA, DISPOSITIVO AUTOMATICO DI FRENATURA E FRENATURA ELETTRICA.</p> <p>3. La velocità massima rispetto alla frenatura (art. 81) per i treni serviti da rotabili con ripetizione segnali continua, dispositivo automatico di frenatura (DAF), inserito ed efficiente, stabilita in base al grado di frenatura principale del tratto di linea ed alla percentuale di massa frenata esistente nel treno, è data:</p> <p>a) dalla Tabella B Speciale II° (Quadro 1° ter), se circolanti su linee o tratti di linea con grado di frenatura principale fino al V compreso, con percentuale di massa frenata esistente uguale o superiore al 115%, con frenatura elettrodinamica efficiente e la prevista proporzione fra il numero delle motrici e quello dei rimorchi;</p> <p>b) dalla Tabella B Speciale (Quadro 1° bis), se circolanti su linee o tratti di linea con grado di frenatura principale fino al V compreso, con percentuale di massa frenata esistente nel treno inferiore al 115% e/o con frenatura elettrodinamica inefficiente e/o in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>assenza della prevista proporzione fra il numero delle motrici e quello dei rimorchi;</p> <p>c) dalla Tabella B (Quadro 1°), se circolanti su linee o tratti di linea con grado di frenatura principale superiore al V.</p> <p>TRENI COMPOSTI DA ETR 401, ETR 450, ETR 460, ETR 460P, ETR 470, ETR 480, ETR 500 E TRENI DI MATERIALE ORDINARIO (con freno continuo tipo viaggiatori), SERVITI DA ROTABILI MUNITI DI RIPETIZIONE SEGNALI CONTINUA E CONTROLLO AUTOMATICO DI VELOCITÀ.</p> <p>4. La velocità massima rispetto alla frenatura (art. 81) per gli ETR ad assetto variabile di cui al titolo, per l'ETR 500 e per i treni di materiale ordinario, con freno continuo tipo viaggiatori, serviti da rotabili muniti di ripetizione segnali continua e controllo automatico di velocità, inseriti ed efficienti, stabilita in base al grado di frenatura principale del tratto di linea, al tipo di freno in azione ed alla percentuale di massa frenata esistente nel treno, è data:</p> <p>a) dalla Tabella B Speciale III° (Quadro 1° quater) se circolanti su linee o tratti di linea con grado di frenatura principale fino al IV compreso e con percentuale di massa frenata esistente nel treno uguale o superiore al 105%, in relazione al codice captato a bordo;</p> <p>b) dalla Tabella B Speciale (Quadro 1° bis) se circolanti su linee o tratti di linea</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con grado di frenatura principale fino al V compreso e/o con percentuale di massa frenata esistente nel treno inferiore al 105%;</p> <p>c) dalla Tabella B (Quadro 1°) se circolanti su linee o tratti di linea con grado di frenatura principale superiore al V.</p> <p><b>TABELLA 38 bis – Soppressa</b></p> <p>5. Soppresso. 6. Soppresso. 7. Soppresso. 8. Soppresso. 9. Soppresso.</p> <p><b>Art. 75 ter</b></p> <p><b>NORME PARTICOLARI PER TRENI MUNITI DI FRENO CONTINUO TIPO VIAGGIATORI SERVITI DA ROTABILI EQUIPAGGIATI CON APPARECCHIATURE SPECIALI DI SICUREZZA (ERTMS/ETCS) CIRCOLANTI SULLE LINEE MUNITI DI ATTREZZATURE ATTE A REALIZZARE IL SISTEMA DI COMANDO E CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI (ERTMS/ETCS L2)</b></p> <p>1. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema di comando e controllo della marcia dei treni (ERTMS/ETCS L2) sono ammessi a circolare solo treni muniti di freno continuo tipo viaggiatori serviti da rotabili equipaggiati con apparecchiature speciali di sicurezza (ERTMS/ETCS).</p> <p>2. Sulle predette linee gli spazi di arresto</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e la velocità massima ammessa dalla frenatura vengono determinati di volta in volta dal sistema ERTMS/ETCS L2 ed imposti al treno dal sistema stesso con la concessione di Autorizzazioni al Movimento in Supervisione Completa (<b>modo operativo Full Supervision</b>) oppure di Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista (<b>modo operativo On Sight</b>). Il sistema ERTMS/ETCS L2 non determina né impone nessun limite di velocità rispetto la frenatura quando la circolazione del treno avviene con Autorizzazioni al Movimento con Apposita Prescrizione di movimento (<b>modo operativo Staff Responsible</b>).</p> <p>3. Nel caso di circolazione con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione di movimento (<b>modo operativo Staff Responsible</b>) il personale di condotta, in relazione alla prescrizione ricevuta, viaggerà con marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h oppure con via libera di giunto telefonico non superando comunque la velocità di 60 km/h. In quest'ultima evenienza il personale di condotta (PdC) deve regolare la corsa in modo da arrestare il treno nel punto prescritto avvalendosi delle progressive chilometriche.</p> <p>Per la determinazione degli spazi di arresto, in relazione alla velocità di 60 km/h, alla percentuale di massa frenata ed al grado principale di</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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>frenatura del tratto di linea che precede il punto di arresto, il PdC deve avvalersi della Tabella B Speciale ERTMS/ETCS L2. Qualora, in relazione allo spazio di arresto necessario, il punto in corrispondenza del quale deve essere attivata la frenatura non coincida con un cippo biometrico il personale di condotta deve fare riferimento al cippo biometrico immediatamente precedente.</p> <p>Nel caso particolare in cui il tratto di linea da percorrere con la via libera di giunto telefonico non consenta il rispetto degli spazi di arresto previsti dalla predetta tabella, il personale di condotta deve opportunamente ridurre la velocità di corsa del treno.</p> <p>Quando nella tabella non sono previsti gli spazi di arresto, in relazione alla massa frenata ed al grado di frenatura, dovranno essere osservate le norme previste per il caso di guasto al freno continuo con massa frenata residua inferiore al 45% (art.78/5).</p> <p><b>TABELLA 38 TER</b> Soppressa.</p> <p><b>Art. 76</b></p> <p><b>TRENI SERVITI DA FRENO CONTINUO TIPO MERCI</b></p> <p><b>1.</b> I treni serviti da freno continuo <b>tipo merci</b> sono composti di carri muniti di tale tipo di freno e carri con dispositivo Merci-Viaggiatori con la relativa manovella nella posizione G, eventualmente intercalati a carri con la sola condotta.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nei treni merci serviti da freno continuo tipo merci con massa rimorchiata superiore a 800 t non sono ammesse in testa al treno locomotive attive munite di freno continuo tipo viaggiatori.</p> <p>Nei treni merci serviti da freno continuo tipo merci sono ammessi rotabili muniti di solo freno continuo tipo viaggiatori purché la loro massa frenata non superi il 10% della massa frenata complessiva del treno.</p> <p>Qualora non siano rispettate le suddette condizioni dovranno applicarsi le norme della frenatura continua mista (Art. 77).</p> <p><b>2</b> Soppresso</p> <p><b>3.</b> Nei treni serviti da freno continuo tipo merci o da frenatura continua mista, allo scopo di raggiungere la percentuale di massa frenata occorrente, è ammesso integrare la frenatura con freni a mano agenti sui veicoli sprovvisti dell'apparecchiatura del freno continuo o con tale apparecchiatura inefficiente. Nei treni così frenati non dovranno però esservi più di 10 assi consecutivi non frenati con freno continuo.</p> <p>Il treno dovrà essere considerato come servito da freno continuo tipo merci e la massa frenata a mano non dovrà superare il 20% della massa frenata complessiva, compresa nel computo la massa frenata a mano dei veicoli di coda (6 assi) eventualmente non collegati al freno continuo.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il macchinista deve essere avvisato, dall'agente addetto alla formazione treni, con modulo M. 40 che viaggia con frenatura continua tipo merci integrata (1) e questi, prima di azionare il freno continuo, chiederà con fischio la chiusura dei freni a mano, salvo casi di necessità improvvisa</p> <p>(1) Formula: Viaggiate da ..... a ..... con frenatura continua tipo merci integrata da freni a mano; massa frenata complessiva ..... %.</p> <p><b>4.</b> Nei carri esteri muniti del dispositivo Piano-Montagna le maniglie di comando debbono essere poste normalmente nella posizione che scopre la lettera P. Sulle linee con tratti in discesa di lunghezza superiore a 5 Km ed aventi grado di frenatura VI, VII, VIII o IX, le maniglie stesse devono essere poste invece nella posizione M. La manovra per portare le maniglie nell'una o nell'altra posizione deve essere eseguita dal personale dell'impresa ferroviaria nelle località di servizio indicate nel fascicolo Linea/ Fascicolo Orario.</p> <p>Nei treni senza capotreno la manovra di cui sopra deve essere eseguita dal personale addetto alla formazione treni.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 77</b> <b>TRENI SERVITI DA FRENATURA CONTINUA MISTA</b> <b>(Tipo merci e tipo viaggiatori)</b></p> <p><b>1.</b> Nei treni merci aventi lunghezza</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>inferiore o uguale a 660 m e massa rimorchiata inferiore o uguale a 1200 t è ammesso utilizzare promiscuamente, oltre i limiti di cui agli Artt. 75/2 e 76/1, il freno continuo tipo viaggiatori e quello tipo merci alle condizioni stabilite dal successivo comma 2.</p> <p>2. I treni frenati con frenatura continua mista debbono essere considerati come serviti da freno continuo tipo merci e rispettare la velocità massima per essi ammessa dalla Tabella B. Il macchinista dovrà essere avvisato con modulo M.40 che viaggia con frenatura mista (1) dall'agente addetto alla formazione treni.</p> <p>(1) Formula viaggiate con frenatura continua mista che considererete tipo merci: massa frenata ..... %.</p> <p>3. Soppresso</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 78</b></p> <p><b>GUASTO DEL FRENO CONTINUO - SPEZZAMENTO TRENI E ARRESTO IN LINEA</b></p> <p><b>1.</b> In seguito al <b>guasto totale del freno continuo</b> di un rotabile si annulla ovviamente il suo massa frenata (2). Quando invece per guasto parziale il freno continuo agisce solo su <b>m</b> degli <b>n</b> assi normalmente frenati, la massa frenata del rotabile si calcola moltiplicando la propria massa frenata per il rapporto <b>m/n</b> analogamente a quanto è detto nella nota (1) della Tabella C (quadro 1°).</p> <p>(1) Sulle locomotive e sulle automotrici comunque in composizione, il freno continuo si considera guasto quando risulta inefficiente e non sia possibile utilizzare neppure il freno moderabile.</p> <p><b>2.</b> Soppresso.</p> <p><b>3.</b> Qualora su una locomotiva od automotrice siano guasti il freno automatico e quello moderabile è necessario che funzioni almeno il freno a mano, in mancanza del quale è vietato far proseguire il mezzo di trazione sia in testa che in coda assoluta. Solo se il guasto avviene in linea e le condizioni di frenatura lo consentano potrà proseguire fino alla stazione successiva.</p> <p>In ogni caso spetta al macchinista di informarne il capotreno, comunicandogli la massa frenata perduta.</p> <p><b>4.</b> Qualora durante il viaggio venga a</p>	<p><b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.</p> <p><b>10.6</b> Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale 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>17.1</b> L'agente di condotta, qualora avverta l'intervento del sistema frenante non su suo comando, compatibilmente con le necessità di cui al precedente punto 10.2, deve intervenire per ottenere con tempestività l'arresto del treno.</p> <p><b>17.2</b> L'agente di condotta, qualora rilevi una insufficiente efficacia del sistema frenante, deve subito arrestare il treno per i necessari provvedimenti (ripetizione della verifica e della prova del sistema frenante, ecc.).</p>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>IF</b></p>	<p>Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.</p> <p>L'immobilizzazione del treno deve essere sempre garantita dal sistema di immobilizzazione.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manca l'azione del freno continuo automatico su tutto o parte del treno, il convoglio dovrà essere immobilizzato come stabilito al successivo comma 7. Nei casi in cui l'azione del freno automatico venga a mancare su alcuni dei veicoli e la condotta generale resti alimentata fino all'ultimo veicolo, è ammesso proseguire a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sia ancora realizzabile almeno una massa frenata con freno continuo automatico pari o superiore al valore richiesto dalla relativa tabella B utilizzabile, con un minimo del 45%;</li> <li>- sia possibile presenziare il veicolo di coda, munito di freno a mano efficiente, qualora abbia il freno continuo automatico inefficiente fino al raggiungimento di una località di servizio per lo scarto del veicolo stesso. Nel caso in cui le condizioni di frenatura anzidette non siano realizzabili è ammesso proseguire per il ricovero in una località di servizio, solo se è possibile rispettare le condizioni stabilite dal successivo comma 5.</li> </ul> <p>5. Qualora non sia possibile realizzare la percentuale di massa frenata minima di cui al precedente comma 4, il macchinista potrà raggiungere la prima località di servizio dove il treno possa essere ricoverato, non superando la velocità di 30 km/h, purché:</p> <p>a) la linea da percorrere abbia grado</p>	<p><b>17.3</b> I dispositivi di frenatura dei veicoli che risultino inefficienti per guasto possono essere isolati dal sistema frenante del treno. In tale evenienza la prosecuzione del treno è ammessa purché il sistema frenante assicuri comunque le condizioni di cui ai precedenti punti 6.6 e 6.7.</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di frenatura, principale e/o sussidiario, non superiore al V;</p> <p>b) la percentuale di massa frenata residua ottenibile con freno continuo automatico sia uguale o superiore al 25 %;</p> <p>c) la condotta del freno continuo si estenda su tutto il treno;</p> <p>d) sia possibile presenziare il veicolo di coda, munito di freno a mano efficiente, qualora abbia il freno continuo automatico inefficiente.</p> <p>Ferme restando le condizioni di cui ai punti a) e b), è ammesso che il treno possa essere ricoverato in una località di servizio impegnando esclusivamente tratti di linea in discesa senza contropendenze, anche in assenza dei requisiti di cui ai punti c) e d). Qualora non sia possibile rispettate le condizioni suddette, dovrà essere richiesto soccorso di locomotive ed eventualmente di veicoli, al fine di portare la percentuale di massa frenata ai valori minimi necessari.</p> <p><b>6</b> Soppresso.</p> <p><b>7.</b> Qualora venga meno la possibilità di garantire l'immobilità del treno a mezzo del freno continuo automatico, del freno diretto e del freno stazionamento della o delle locomotive presenziate, il personale di condotta dovrà provvedere all'immobilizzazione del convoglio, nel caso in cui la sosta sia superiore a:</p> <p>- 60' su linea con pendenza uguale o</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>inferiore al 10‰;</p> <p>- 15' su linea con pendenza superiore al 10‰;</p> <p>- 5' su linea con pendenza superiore al 27 ‰ nel caso di treni affidati al solo personale di condotta;</p> <p>adottando i seguenti provvedimenti:</p> <p>a) svuotare la condotta generale del freno;</p> <p>b) serrare tutti i freni di stazionamento disponibili;</p> <p>c) mettere in opera, qualora la frenatura ottenibile con i freni di stazionamento disponibili nella parte rimorchiata risulti inferiore a quella minima ammessa dalla Tabella 36 riferita al grado di frenatura principale e sussidiario del tratto di linea interessato, gli appositi dispositivi di ausilio all'immobilizzazione dei treni (staffe) disponibili sulla locomotiva.</p> <p>La messa in opera delle staffe e la successiva toltta d'opera dovranno avvenire con le modalità previste all'Allegato VII e previo richiesta della sospensione della circolazione, ricevendo conferma scritta dal DM/DCO interessato, qualora le staffe debbano essere poste in opera o tolte d'opera lato interbinario. Qualora, per particolari situazioni di emergenza, non fossero utilizzabili le staffe, si dovrà provvedere a calzare le ruote usando al caso anche il pietrisco della massicciata.</p> <p>Per il serraggio dei freni di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazionamento e per la messa in opera delle staffe, il personale di condotta potrà avvalersi del personale di accompagnamento dei treni.</p> <p>In caso di treno affidato ad un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni, tale agente dovrà provvedere all'immobilizzazione del convoglio svuotando la condotta generale, mettendo sempre in opera le staffe e serrando, subito dopo, i freni di stazionamento disponibili.</p> <p>I provvedimenti di cui al presente comma dovranno essere adottati subito in caso di spezzamento o dimezzamento di un treno, intercettando la condotta generale del freno e dando la precedenza all'immobilizzazione della parte non più collegata con la locomotiva.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>FRENATURA A MANO E PARZIALMENTE CONTINUA</b> <b>Art. 79</b> <b>FRENATURA A MANO</b></p> <p>1. La frenatura dei treni con freno a mano rappresenta un'eccezione determinata dall'impossibilità di poter provvedere all'attivazione della frenatura continua. Dell'attivazione della frenatura a mano su tutto il treno, sia nella località di servizio di origine che lungo il percorso, il macchinista dovrà essere avvisato con modulo M.40 (1) dall'agente addetto alla formazione treni. (1) Formula : viaggiate con freni a mano, massa frenata ..... %.</p> <p>2. Il veicolo di coda o di testa in caso di treno spinto deve essere munito di freno a mano efficiente e presenziato.</p> <p>3. Conosciuto la massa frenata occorrente il capotreno, dopo aver designato l'agente di coda, deve distribuire gli altri frenatori il più uniformemente possibile sui carri carichi in modo che, compreso il bagagliaio da lui occupato, si realizzi il maggior massa frenata possibile.</p> <p>4. La percentuale di massa frenata minima ammessa su tutto il treno rimorchiato è quella minima prevista dalla Tabella B per il freno a mano, in relazione al grado principale di frenatura più elevato nei due sensi di circolazione dei tratti di linea interessati.</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>IF</b></p>	<p>Non è più prevista la frenatura a mano e parzialmente continua, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La percentuale minima ammessa nella seconda metà del treno non dovrà mai essere inferiore a quella prevista dalla Tabella 36.</p> <p>5. Alla massa frenata esistente nel treno rimorchiato può essere aggiunto quello eccedente alle locomotive attive, escluso quello della locomotiva titolare, computato in 25 oppure 50 t., lungo i percorsi in salita, quando i treni sono rinforzati in coda rispettivamente da una o due locomotive.</p> <p>Tali utilizzazioni di massa frenata non sono ammesse sui tratti di linea con grado di frenatura con indice 9.</p> <p>6. Nel caso di <b>guasto al freno automatico e moderabile di una locomotiva</b>, interessante tutti o parte degli assi normalmente frenati, semprechè sia efficiente il freno a mano, il macchinista deve informarne il capotreno, comunicandogli la massa frenata perduto. Tale perdita va calcolata facendo la differenza tra il valore scritto sulle fiancate della locomotiva ed la massa frenata residuo calcolato secondo il disposto dell'Art. 78/1 e 2.</p> <p>Il capotreno ricevuta tale comunicazione sottrarrà dalla massa frenata del treno quello mancante alla locomotiva e calcolerà la nuova percentuale di massa frenata esistente nel treno.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 80</b> <b>FRENATURA PARZIALMENTE CONTINUA</b></p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>(Freno continuo e freno a mano)</b></p> <p>1. All'occorrenza è ammesso effettuare treni merci che abbiano una parte di veicoli (contigua alla locomotiva) servita da freno continuo tipo merci, salvo il 10% di massa frenata col tipo viaggiatori di cui l'Art. 76/1, e l'altra parte servita da freni a mano. Nella parte servita da freno continuo è anche ammessa l'integrazione con freni a mano alle condizioni previste all'Art. 76/3.</p> <p>2. Soppresso.</p> <p>3. Il computo della massa frenata deve essere fatto separatamente per le due parti e la velocità massima ammessa sarà la minore tra le massime ammesse per ciascuna delle due parti del treno, salvo l'eccezione del comma seguente.</p> <p>4. Per i treni trainati, quando la velocità ammessa dalla parte servita da freno continuo risultasse superiore a quella della parte servita da freno a mano, si dovrà computare la percentuale di massa frenata complessiva e ricavare in relazione ad essa, la velocità massima ammessa, che si desume dalla tabella B per il freno continuo tipo merci. Tale velocità non dovrà comunque superare i 60 Km/h, ferme restando le norme dell'Art. 72/7.</p> <p>5. Per la parte servita da freno continuo valgono in particolare le disposizioni relative al numero dei freni a vite (Art.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>74/6), mentre il numero degli agenti di scorta va computato complessivamente per le due parti. In caso di spezzamento del treno, ove tutti gli agenti di scorta (compreso il capotreno) siano rimasti nella parte servita da freni a mano, spetta al secondo agente di condotta di chiudere i freni a vite occorrenti per immobilizzare la prima parte e calzare eventualmente le ruote dei veicoli, nei casi e con le modalità stabilite all'art. 78/7. Quando sul treno è in funzione la frenatura parzialmente continua, dovrà essere dato avviso al macchinista con modulo M. 40 (1), a cura dell'agente addetto alla formazione treni; il macchinista dovendo frenare il treno chiederà prima la chiusura dei freni a mano e quindi azionerà con cautela il freno continuo (salvo casi di necessità improvvisa).</p> <p>(1) Formula viaggiate con frenatura parzialmente continua. Massa frenata con freno continuo..... %.  massa frenata con freno a mano .....% e occorrendo massa frenata complessiva .....%</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. 80</b> <b>TABELLE DI FRENATURA</b></p> <p>TABELLA A.  TABELLA B (Quadro 1°).  TABELLA B speciale (Quadro 1° bis).  TABELLA B speciale II (Quadro 1° ter).  TABELLA B speciale III (Quadro 1° quater).  TABELLA B (Quadro 2°).</p>		<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>Le Tabelle di frenatura per la frenatura a mano non sono più previste.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
TABELLA B speciale (Quadro 2° bis) TABELLA B (Quadro 3°) TABELLA B speciale ERTMS/ETCS L2. TABELLA C (Quadro 1°). TABELLA C (Quadro 2°). TABELLA C (Quadro 3°). TABELLA C (Quadro 4°). TABELLA C (Quadro 4° bis). TABELLA D.					

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



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO VII bis</b></p> <p>RILEVAMENTO DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEI ROTABILI. COMPUTO E VERIFICA DELLA FRENATURA. EMISSIONE DELLE PRESCRIZIONI TECNICHE.</p> <p align="center"><b>ATTRIBUZIONI DEL PERSONALE</b></p> <p align="center"><b>Art. 81 bis</b></p> <p>1. Il rilevamento dei dati caratteristici dei rotabili in composizione al treno ai fini della compilazione dei documenti treno e delle eventuali prescrizioni tecniche è affidato ad agenti addetti alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione.</p> <p>Qualora nelle operazioni di rilevamento di cui sopra siano riscontrate anomalie (veicoli scaduti di revisione, veicoli con etichette che comportino restrizioni, veicoli con freno continuo automatico isolato o irregolarità nella distribuzione dei freni lungo il treno, ecc.), dovranno essere adottati i provvedimenti previsti dalle norme in vigore (scarto veicolo, modifiche alla composizione, ecc.).</p> <p>L'agente addetto alla formazione treni deve provvedere alla visita dei treni composti di materiale ordinario.</p> <p>Nei treni viaggiatori la visita deve essere effettuata nei seguenti casi:</p> <p>a) nella stazione di origine dopo operazioni di manutenzione corrente programmata;</p> <p>b) all'inizio del turno di utilizzazione del materiale (cambio orario, immissione di nuovo materiale, impiego per treni straordinari, ecc.);</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 vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</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</p>			<p align="center"><b>IF</b></p> <p align="center"><b>GI</b></p>	<p>Il GI ha competenze sulle procedure di interfaccia.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) nelle stazioni di transito di confine per i treni in ingresso sulla Rete Ferroviaria Italiana, salvo l'esistenza di particolari accordi fra l'Impresa Ferroviaria esercente il treno proveniente da una infrastruttura ferroviaria di uno Stato confinante e l'Impresa Ferroviaria titolare della traccia corrispondente sulla Rete Ferroviaria Nazionale. In tali accordi quest'ultima Impresa Ferroviaria - assumendone la piena ed esclusiva responsabilità - deve garantire il pieno rispetto delle norme tecniche di circolazione vigenti sulla Rete Ferroviaria Nazionale. In particolare, negli accordi di cui trattasi deve espressamente essere assicurato il rispetto di quanto a tal fine specificamente prescritto - con apposita disposizione- dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di Documenti di scorta e condizioni tecniche del treno;</p> <p>d) nella stazione di origine in caso di variazione dei dati di composizione dei treni in arrivo. Nei treni merci la visita deve essere effettuata nei seguenti casi:</p> <p>e) nella stazione di origine (località dove il treno viene inizialmente composto ed emessa la lista dei veicoli/ foglio veicoli); per le successive località, ai fini della visita, non sono considerate stazione di origine quelle in cui il treno cambia il numero e/o la</p>	<p>all'agente di condotta. 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>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>6.1</b> La cabina di guida del veicolo di testa del treno, utilizzata per la condotta dello stesso, deve essere attrezzata secondo quanto previsto al precedente punto 3.2 e in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p> <p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <p>dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</p> <p>dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p> <p>dalla massa e della lunghezza del treno;</p> <p>dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</p> <p>dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>locomotiva, e/o il foglio di corsa (o Bollettino di Frenatura e Composizione). In tali località la visita è da limitare agli eventuali veicoli aggiunti;;</p> <p>f) nelle stazioni di transito di confine per i treni in ingresso sulla Rete Ferroviaria Italiana, salvo l'esistenza di particolari accordi fra l'Impresa Ferroviaria esercente il treno proveniente da una infrastruttura ferroviaria di uno Stato confinante e l'Impresa Ferroviaria titolare della traccia corrispondente sulla Rete Ferroviaria Nazionale. In tali accordi quest'ultima Impresa Ferroviaria - assumendone la piena ed esclusiva responsabilità - deve garantire il pieno rispetto delle norme tecniche di circolazione vigenti sulla Rete Ferroviaria Nazionale. In particolare, negli accordi di cui trattasi deve espressamente essere assicurato il rispetto di quanto a tal fine specificamente prescritto - con apposita disposizione- dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di documenti di scorta e condizioni tecniche del treno;</p> <p>g) nelle stazioni intermedie dove sia modificata la composizione, limitatamente al materiale aggiunto;</p> <p>h) in particolari situazioni stabilite dall'Unità centrale competente. In ogni stazione di origine, e di quelle in cui sia variata la composizione, restano invariati gli accertamenti previsti dalle</p>	<p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p><b>6.3</b> Eventuali unità di trazione inattive in composizione ad un treno devono essere predisposte per evitare che possano, durante la marcia del treno, interferire nella circolazione dello stesso.</p> <p><b>6.4</b> I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p> <p><b>6.5</b> I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti.</p> <p>In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.</p> <p><b>6.7</b> Il sistema frenante di un treno deve assicurarne: arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura);</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>specifiche istruzioni che devono essere espletati dal personale dei treni.</p> <p>L'agente che provvede, nella stazione di origine, all'esposizione dei dati nel BFC o nel Quadro VII del foglio di corsa, deve, di regola, eseguire personalmente anche la visita del materiale.</p> <p>Si fa eccezione per i treni viaggiatori scortati da foglio di corsa multiplo o da BFC utilizzato per più numeri di treno che circolano con la stessa composizione ed hanno origine in un'unica giornata solare, nel qual caso la visita deve essere effettuata solo al materiale del primo treno indicato nel suddetto documento, anche nel caso in cui ne venga consegnato più di uno.</p> <p><b>2.</b> L'agente addetto alla formazione treni deve provvedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- all'esposizione nella lista veicoli /foglio veicoli dei dati dei singoli veicoli e dei relativi totali, nonché alle annotazioni interessanti i veicoli in composizione;</li> <li>- alla verifica che la composizione del treno rispetti i limiti stabiliti all'Art. 73;</li> <li>- all'esposizione nel BFC dei dati concernenti la frenatura e la composizione del treno, nonché al computo della massa frenata e della relativa percentuale di massa frenata effettiva, praticando sempre le occorrenti prescrizioni con modulo M. 40;</li> <li>- alla verifica, nei treni scortati da</li> </ul>	<p>arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto:</p> <p>delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p> <p>della massa e della lunghezza del treno;</p> <p>della velocità del treno;</p> <p>dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere;</p> <p>dei tempi di reazione dell'agente di condotta;</p> <p>delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;</p> <p>della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p><b>6.8</b> Gli eventuali dispositivi di comando del sistema frenante delle cabine di guida non utilizzate per la guida del treno, presenziate da agenti di condotta, possono essere azionati soltanto per frenature di emergenza; da tale dispositivo è in ogni caso vietata qualunque manovra di sfrenatura del treno.</p> <p><b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Scheda Treno e da BFC, che i dati treno reali del BFC siano congruenti con quelli indicati nella intestazione della Scheda Treno. Qualora almeno uno dei dati reali riguardanti: velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, tipo di freno (1), riportati nel BFC, sia inferiore quanto indicato nella intestazione della Scheda Treno, ovvero qualora il mezzo di trazione sia diverso, l'agente addetto alla formazione treni deve provvedere, salvo casi di motivata impossibilità, alla ristampa della Scheda Treno stessa. Il formatore può provvedere alla ristampa della Scheda Treno, anche nel caso in cui i dati reali del treno siano migliorativi rispetto a quelli programmati;</p> <p>– all'esposizione nel foglio di corsa, dove questo è in uso, dei dati concernenti la frenatura e la composizione del treno, al computo della massa frenata prescritta e della percentuale effettiva di massa frenata, praticando sempre le occorrenti prescrizioni con Modulo M. 40;</p> <p>– a praticare tutte le occorrenti prescrizioni al treno relative al carico e alla circolabilità dei rotabili in composizione con modulo M. 40.</p> <p>(1) Il freno tipo merci è da ritenere inferiore al freno tipo viaggiatori.</p> <p><b>3.</b> Le incombenze stabilite dai commi 1 e 2 possono essere devolute al capotreno, o al macchinista in</p>	<p>permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.</p> <p><b>7.2</b> La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p><b>7.3</b> La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> <p><b>7.4</b> La partenza di ciascun treno è subordinata alla acquisizione dell'evidenza, sia in fase di frenatura che in fase di sfrenatura, dell'esistenza: del regolare funzionamento dei dispositivi di frenatura dei veicoli in composizione al treno muniti di tali dispositivi; della regolare azione del sistema frenante lungo tutto il treno.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>possesto di specifica abilitazione.</p> <p>Nei treni senza capotreno tali incombenze possono essere devolute al macchinista, anche se non in possesso della predetta specifica abilitazione, solo per interventi su rotabili in avaria.</p> <p>4. Quando le incombenze stabilite dai commi 1 e 2 sono svolte dall'agente addetto alla formazione treni, il capotreno deve controllare che nel foglio di corsa le percentuali, prescritta ed effettiva, di massa frenata continua siano esposte e che quest'ultima sia congruente con quella indicata nella tabella "Riepilogo delle caratteristiche d'orario dei treni" dell'Orario di Servizio o con quella indicata nella eventuale prescrizione tecnica ricevuta.</p> <p>Nei treni senza capotreno è devoluta al macchinista l'esecuzione delle verifiche anzidette.</p> <p>5. Agli agenti incaricati della prova del freno continuo competono le verifiche stabilite dall'Istruzione per l'esercizio del freno continuo automatico, indipendentemente dagli obblighi che, al riguardo, fanno carico ad altro personale.</p> <p>6. In caso di adozione, totale o parziale, di frenatura a mano, valgono, in quanto pertinenti, le norme stabilite nei commi precedenti, con la differenza che compete in ogni caso al capotreno disporre per il presenziamento dei freni a mano</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>occorrenti; il capotreno deve inoltre indicare nella lista veicoli (M. 18) la massa frenata a mano dei veicoli interessati a conferma del loro presenziamento con frenatori. Analogamente egli deve regolarsi negli altri casi in cui, in base alle norme del precedente Capitolo, occorre far presenziare da frenatore il veicolo di coda o quello attiguo.</p> <p>7. Qualora una parte del treno non sia servita da freno continuo, l'agente addetto alla formazione treni (o il capotreno od il macchinista, nei casi di cui al comma 3) deve notificare per iscritto il numero del primo veicolo dalla testa non servito da freno continuo all'agente incaricato della prova del freno. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 3, l'agente addetto alla formazione treni deve fare la stessa notifica anche al capotreno (o al macchinista nei treni senza capotreno). L'agente che riceve la predetta notifica è tenuto a verificarne la validità.</p> <p>8. Il personale addetto alla formazione treni deve comunicare per iscritto agli agenti designati dalla Rete Ferroviaria Italiana in base a disposizioni locali (DM, DCO, DU, ecc.), la composizione di tutti i treni merci (dati relativi al gruppo locomotiva, alla frenatura, alla lunghezza del treno compresa la locomotiva, alla velocità dei rotabili, alla presenza di trasporti eccezionali,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
alle limitazioni rispetto alla massa assiale, alla presenza di merci pericolose e di trasporti codificati). La composizione dei treni viaggiatori deve essere comunicata solo nel caso di variazioni rispetto a quella programmata.					

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



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO VIII</b> <i>NORME PER IL SERVIZIO CON MEZZI LEGGERI</i> <b>(Elettrotreni, Automotrici termiche ed elettriche e loro Rimorchi)</b> <b>Art. 82</b> <b>CIRCOLAZIONE E COMPOSIZIONE</b></p> <p>1. La circolabilità degli ETR 250, 300, 450, 460, 460P, 470, 480 e 500, delle automotrici elettriche ALe 601, 801, 803, 841, 940 e dei complessi ALe 506/426 (TAF) è riportata nel Fascicolo Linee/Fascicolo Orario. La circolabilità degli altri mezzi leggeri è equiparata a quella dei veicoli a carrelli (vedi Capitolo XIV) fatta eccezione per l'ETR 401 per il quale vale la limitazione di cui all'Art. 89 bis/2.</p> <p>Le eventuali limitazioni relative alla circolabilità devono essere prescritte al treno con M. 40 a cura dell'agente addetto alla formazione treni .</p> <p>2. La resistenza e la struttura degli organi di trazione e repulsione dei mezzi leggeri non consentono la composizione promiscua con materiale ordinario. È sempre ammesso il loro rimorchio in coda ai treni oppure con locomotiva. In casi eccezionali è ammesso il servizio di spinta con locomotiva collegata col freno continuo ai treni composti di mezzi leggeri elettrici. È ammessa la spinta con locomotiva ai treni di mezzi leggeri termici solo per il</p>	<p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>3.2</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</li> </ul>			<p align="center"><b>IF</b></p>	<p>Per i MEZZI LEGGERI e gli ETR vale quanto previsto per gli altri veicoli di materiale ordinario.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso di recupero dopo un guasto. Nei casi suddetti per l'accoppiamento deve essere utilizzato il tenditore dei mezzi leggeri.</p> <p>3. I mezzi leggeri elettrici possono trainare materiale ordinario munito di freno continuo tipo viaggiatori ubicato in coda (vedi Tabella 39).</p> <p><b>TABELLA 39 Collegabilità e limite assi dei treni composti di mezzi leggeri elettrici ammessi in multiplo attacco.</b></p> <p>4. È ammessa la composizione promiscua dei mezzi leggeri termici ed elettrici secondo le indicazioni della Tabella 40; tutti i mezzi TA e tutti quelli TE devono essere riuniti in un sol gruppo.</p> <p><b>TABELLA 40 Collegabilità e limite assi dei treni composti di mezzi leggeri termici ed elettrici.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 83</b> <b>NORME DI ESERCIZIO COMUNI AI TRENI DI MEZZI LEGGERI</b></p> <p>1. I convogli in multiplo attacco devono uscire dal deposito con tutti gli accoppiamenti collegati e dopo aver eseguita la prova del freno. Sui binari di stazione, l'aggancio e lo sgancio degli organi di attacco a vite, l'attivazione e la disattivazione dei passaggi di intercomunicazione, l'accoppiamento e il distacco delle condotte pneumatiche devono essere eseguite dal personale incaricato sotto la sorveglianza del personale di macchina.</p>	<p>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</p> <p>sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;</p> <p>sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</p> <p>dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</p> <p>sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</p> <p>dispositivo per le segnalazioni acustiche;</p> <p>fanali per la segnalazione di testa dei treni.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>4.11 La testa e la coda dei treni devono essere inequivocabilmente identificabili attraverso specifiche segnalazioni. La</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'accoppiamento ed il distacco delle condotte elettriche (A.T.e B.T.) deve essere eseguito dal personale incaricato, diretto e sorvegliato dal personale di macchina. Quest'ultimo deve inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provvedere all'apertura e chiusura delle porte di testata e delle portelle di carenatura quando occorrono chiavi apposite in dotazione al mezzo;</li> <li>- mettere a disposizione del personale incaricato gli accoppiamenti pneumatici di emergenza;</li> <li>- collaborare col personale addetto per l'unione ed il distacco dei mantici di tipo speciale in opera sulle Ale 540-660-840 e sulle Le 540-760-840.</li> </ul> <p>In ogni caso l'addetto all'aggancio può introdursi tra i rotabili per eseguire tale operazione, solo se fermi e dopo che sia stato effettuato l'accostamento. Nei mezzi leggeri muniti di organi di aggancio automatico le operazioni di unione e distacco sono, di regola, effettuate nei depositi locomotive. Nelle stazioni, in caso di necessità, deve intervenire il personale di macchina.</p> <p><b>2.</b> Le porte delle cabine di guida delle singole unità non occupate dal personale di macchina, dal capotreno o da agenti autorizzati, devono durante il viaggio essere chiuse a chiave.</p> <p>Non è ammessa durante il viaggio la presenza in cabina di guida di</p>	<p>segnalazione di coda deve essere presente solo sull'ultimo veicolo.</p> <p><b>4.22</b> La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p> <p><b>6.1</b> La cabina di guida del veicolo di testa del treno, utilizzata per la condotta dello stesso, deve essere attrezzata secondo quanto previsto al precedente punto 3.2 e in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p> <p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</li> <li>b) dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</li> <li>c) dalla massa e della lunghezza del treno;</li> <li>d) dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</li> <li>e) dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</li> </ol> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>viaggiatori od agenti non autorizzati o non comandati a viaggiare nelle cabine; la porta di accesso deve rimanere costantemente chiusa.</p> <p><b>3.</b> Gli organi di comando e di blocco dei mezzi non presenziati dal personale di condotta devono essere custoditi nella cassa attrezzi del mezzo al quale appartengono. Le casse devono essere chiuse a chiave e le chiavi custodite dal personale di condotta del treno.</p> <p><b>4.</b> Durante la corsa dei treni i mezzi leggeri devono essere guidati dal banco di manovra della cabina anteriore rispetto al senso di marcia, salvo i casi previsti dall'articolo 65.</p> <p><b>5.</b> Il complesso di più mezzi leggeri attivi, comandati da più macchinisti, deve essere considerato come un treno con locomotiva di spinta, sia agli effetti dei segnali acustici per la partenza, sia per le modalità di avviamento e di partecipazione delle prescrizioni di movimento.</p> <p>Il personale di condotta sui mezzi seguenti quello di testa deve di norma prendere posto nella cabina anteriore nel senso di marcia.</p> <p><b>6.</b> L'eventuale retrocessione di un treno composto di soli mezzi leggeri non è soggetta alla particolare limitazione di velocità relativa ai treni spinti di cui all'Art. 65 purché sia condotto dal banco di manovra anteriore nel senso di marcia.</p>	<p>sicurezza.</p> <p><b>6.4</b> Eventuali unità di trazione inattive in composizione ad un treno devono essere predisposte per evitare che possano, durante la marcia del treno, interferire nella circolazione dello stesso.</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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la 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>18.3</b> Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>7. I fanali di coda devono essere accesi a cura del personale di macchina. Tutti i fanali intermedi delle unità in composizione al treno devono essere mantenuti spenti od oscurati con appositi schermi. Le lastre colorate sui fanali di coda devono essere poste in opera a cura del personale di macchina. La tabella di coda, le tabelle identificative dei treni aventi composizione bloccata, nonché i cartelli indicatori devono essere posti in opera a cura del personale dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p>8. Il riscaldamento è di norma regolato dal macchinista; il personale addetto alla formazione dei treni o il capo treno possono intervenire all'occorrenza per farlo erogare o sospendere secondo le disposizioni vigenti quando ciò sia ritenuto opportuno in relazione alle condizioni climatiche del momento o venga richiesto dai viaggiatori.</p> <p>9. All'accensione e allo spegnimento della luce, provvede il personale di scorta manovrando l'apposito interruttore; si fa eccezione sui rotabili con interruttore in cabina di guida per i quali provvede il personale di condotta.</p> <p>L'illuminazione nelle ore notturne e nel periodo precedente la partenza dei treni dalle stazioni di origine è disciplinata come segue:</p> <p>a) per tutti i treni con mezzi muniti di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>gruppo generatore non vincolato alla marcia del treno, la piena luce deve essere erogata dal momento in cui il materiale viene messo a disposizione dei viaggiatori;</p> <p>b) per tutti gli altri treni la piena luce deve essere erogata 10' avanti l'ora di partenza. Dal momento in cui il treno viene messo a disposizione dei viaggiatori e fino a 10' avanti tale ora, deve essere erogata luce ridotta o mezza luce.</p> <p>Durante la marcia del treno è ammesso erogare luce ridotta o mezza luce solo in caso di anormalità o di assenza completa di viaggiatori; deve comunque essere assicurata l'illuminazione dei vestiboli d'ingresso fino alla partenza dalla stazione che precede quella termine di corsa.</p> <p>Nelle località di fine corsa, per tutti indistintamente i tipi di mezzi leggeri, la piena luce deve essere mantenuta fino a 5' dopo completata la discesa dei viaggiatori; nel rimanente periodo e fino all'ora del rientro in deposito deve essere data luce ridotta o mezza luce.</p> <p><b>10.</b> Per l'apertura, la chiusura e la sorveglianza della porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) valgono le norme relative ai treni composti con rotabili aventi caratteristiche di cui al punto a) del comma 1 dell'Art. 91 ter.</p> <p><b>11.</b> In caso di guasto al banco di manovra anteriore dell'unità di testa è</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammesso il comando da quello posteriore o da uno dei banchi di manovra delle unità accoppiate, rispettando i limiti di velocità previsti all'Art. 65.</p> <p><b>12.</b> In caso di guasto ad una o più unità che impedisca il proseguimento del treno devono essere osservate le norme seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se il guasto è tale da consentire la circolazione del mezzo senza limitazioni di velocità ed è efficiente il freno continuo, è ammesso il rimorchio con altro mezzo di trazione fino a termine di corsa purché il freno continuo sia comandato dal mezzo di soccorso;</li> <li>- se il guasto è tale da consentire invece la circolazione del mezzo soltanto a velocità ridotta il macchinista, che lo ha affidato, deve stabilire la velocità alla quale può essere rimorchiato; qualora tale velocità sia particolarmente limitata il mezzo guasto dovrà essere sostituito con altri mezzi leggeri, specialmente se trattasi di servizi rapidi o comunque di classe e per lunghe percorrenze, diversamente sarà provveduto con carrozze;</li> <li>- in tutti i casi per i mezzi leggeri provvisti di porte a comando elettropneumatico dovrà essere assicurata l'alimentazione della condotta dei servizi pneumatici a mezzo dell'apposito attacco a testa doppia. I mezzi stessi dovranno essere</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presenziati da un agente di macchina per il comando delle porte.</p> <p><b>Art. 84</b></p> <p><b>NORME DA OSSERVARE NEI CASI DI AFFOLLAMENTO</b></p> <p>1. Il numero dei viaggiatori corrispondente al carico <b>normale</b> è indicato nella colonna «a» delle Tabelle 41 e 42; il carico corrispondente è quello normale delle Tabelle 14 e 15. Qualora il numero di viaggiatori superi il valore della colonna «a» delle Tabelle 41 e 42 il carico corrispondente è quello <b>massimo</b> delle Tabelle 14 e 15.</p> <p><b>TABELLA 41 Affollamento mezzi leggeri termici.</b></p> <p><b>TABELLA 42 affollamento mezzi leggeri elettrici.</b></p> <p>2. Qualora il numero di viaggiatori, anche di una sola unità, superi il valore indicato nella colonna «a» delle Tabelle 41 e 42 il capotreno, che è tenuto ad accertarne od a farne accertare l'entità dovrà darne subito comunicazione anche verbale al macchinista il quale, in relazione alle condizioni di efficienza del rotabile, deciderà sulle eventuali limitazioni di velocità a suo giudizio necessarie per la regolarità e sicurezza dell'esercizio. Tali limitazioni saranno annotate sul Bollettino di Frenatura e Composizione o sul foglio di corsa.</p> <p>3. Qualora il numero di viaggiatori superi, anche di una sola unità, quello</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>indicato nella colonna «b» delle Tabelle 41 e 42, il macchinista dovrà valutare con particolare attenzione la possibilità di proseguire il servizio in tali condizioni. Egli è pertanto tenuto a richiedere le limitazioni di velocità o la riduzione del numero di viaggiatori, a suo giudizio necessario in relazione alle condizioni di efficienza dei mezzi, tenendo conto che l'esercizio si effettua in condizioni di precarietà tali da giustificare anche la soppressione.</p> <p>In particolare per le ALe 724 001 ÷ 040 ed Le 884 107 ÷ 146 dovrà limitarsi, in ogni caso, la velocità a non più di 60 Km/h indipendentemente dall'intervento automatico dell'apposito dispositivo che agisce sul circuito di regolazione.</p> <p>4. Qualora il posto di guida, ove non esiste cabina separata, non sia sufficientemente libero per eccessivo affollamento di viaggiatori od ingombro di bagagli o se le condizioni dei rotabili lo impongano, il macchinista può dichiarare la impossibilità di proseguire il servizio in tali condizioni oppure può subordinare il proseguimento alla riduzione del numero dei viaggiatori. In entrambi i casi, il provvedimento adottato dovrà essere annotato sul Bollettino di Frenatura e Composizione o sul foglio di corsa.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 85</b> <b>NORME PARTICOLARI PER LE</b></p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>AUTOMOTRICI TERMICHE</b></p> <p>1. L'accoppiamento in multiplo attacco delle automotrici termiche è consentito con le limitazioni indicate nella Tabella 43, a condizione che il convoglio sia comandato, ai fini della trazione, da non più di due cabine di guida.</p> <p>La massima composizione ammessa consente il collegamento in multiplo attacco fino a sei unità motrici senza l'aggiunta di rimorchi; per composizioni fino a cinque unità motrici è ammessa l'aggiunta di un rimorchio.</p> <p><b>TABELLA 43 Composizione massima e collegabilità in multiplo attacco delle automotrici termiche e relativi rimorchi.</b></p> <p>2. Soppresso 3. Soppresso 4. Soppresso</p> <p><b>Art. 86</b></p> <p><b>NORME PARTICOLARI PER LE AUTOMOTRICI ELETTRICHE</b></p> <p>1. I treni di automotrici elettriche e relativi rimorchi di qualsiasi gruppo, entro i limiti di composizione indicati all'Art 82 non possono essere composti con più di 6 unità motrici, delle quali non più di 4 accoppiate in comando multiplo.</p> <p>Il numero complessivo di trolley in presa non deve essere superiore a 3.</p> <p>In caso di treni con 4 o più motrici le unità attive che hanno i trolley abbassati saranno alimentate a mezzo dell'accoppiatore A.T. dalla motrice</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>contigua. Una motrice con trolley in presa può alimentare, a mezzo di tale accoppiatore, una sola motrice attiva.</p> <p><b>2.</b> Sulle linee di contatto a c.c. a semplice filo indicate nel Fascicolo Linee/Fascicolo Orario i macchinisti dovranno osservare le seguenti limitazioni di velocità:</p> <p>a) <b>95 Km/h</b> quando vi siano in presa: — tre trolley posteriori rispetto al senso di marcia; — due trolley, di cui uno anteriore, rispetto al senso di marcia;</p> <p>b) <b>70 km/h</b> quando vi siano in presa tre trolley, di cui uno anteriore nel senso di marcia.</p> <p>Nessuna limitazione di velocità dovrà essere osservata quando si hanno in presa due trolley posteriori rispetto al senso di marcia.</p> <p><b>Art. 87</b> <b>NORME PARTICOLARI PER GLI ETR DI TUTTI I TIPI</b></p> <p><b>1.</b> Gli ETR non hanno prestazione. Essi possono viaggiare con i propri mezzi sulle linee acclivi fino al grado di prestazione indicato nella Tabella 44. <b>TABELLA 44</b> <b>utilizzo ETR su linee acclivi.</b></p> <p><b>2.</b> In caso di guasto al banco di manovra anteriore, la guida può essere effettuata da quello posteriore senza limitazioni di velocità a condizione che sia efficiente il telefono tra le due cabine di guida e che in quella di testa</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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prenda posto un macchinista, per il comando del freno continuo e del fischio, ed un agente abilitato ai segnali.</p> <p>In tutti gli altri casi valgono le norme prescritte all'Art. 65 (Tabella 31 per gli altri mezzi).</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 86 bis</b>  <b>NORME PARTICOLARI PER LE AUTOMOTRICI ELETTRICHE</b>  <b>Gr.Ale 582, Ale 642, Ale 644, Ale 724, Ale 804 e relativi rimorchi</b>  <b>Le 562, Le 682, Le 724, Le 763, Le 764, e Le 884</b></p> <p>1. I mezzi leggeri elettrici gr. ALe 582, ALe 642, ALe 644, ALe 724, ALe 804 e relativi rimorchi Le 562, Le 682, Le 724, Le 764, Le 884 ai fini della collegabilità e limite assi possono essere collegati fra loro ed a treni completi con complessi di mezzi leggeri elettrici <b>muniti di aggancio automatico</b> gr. ALe 803 021 ÷ 035, Le 803 121 ÷ 135, Le 803 021 ÷ 035 e gr. ALe 801 026 ÷ 065, Le 108, ALe 940 026 ÷ 065 fino a 32 assi; per particolari esigenze di servizio il limite massimo è di 36 assi.</p> <p>2. Detti rotabili sono muniti di dispositivo Autocontinuo per la frenatura del carico.</p> <p>Tali mezzi sono provvisti anche di comando elettrico della frenatura pneumatica (freno elettropneumatico). L'utilizzazione o meno di tale dispositivo non modifica il valore della massa frenata.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO"  (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le automotrici elettriche gr. ALe 582, ALe 642, ALe 644, ALe 724 e ALe 804 sono inoltre provviste di frenatura elettrica il cui campo d'azione è compreso fra la velocità massima e 10 km/h.</p> <p>Se per anomalità (esclusione di una coppia di motori) la frenatura elettrica non può essere utilizzata nel normale servizio anche su una sola ALe il macchinista deve:</p> <p>a) adottare opportuna sigla complementare come previsto dalle norme per l'impiego della Scheda Treno, sulle linee dove tale documento è in uso;</p> <p>b) considerare la percentuale di massa frenata con freno continuo dell'intero convoglio ridotta del 50% rispetto a quella reale, sulle linee dove non è in uso la Scheda Treno.</p> <p><b>3.</b> Nel caso di avarie che coinvolgano lo sgonfiamento delle molle ad aria anche di un solo carrello, il convoglio potrà proseguire il servizio sino alla successiva stazione rispettando la limitazione di velocità indicata all'Art. 65 - Tabella 31 bis.</p> <p>La predetta limitazione di velocità non dovrà essere osservata nel caso di traino da parte di locomotiva di soccorso quando l'agente di macchina che resta sui mezzi leggeri guasti possa effettuare il controllo della regolarità delle sospensioni pneumatiche.</p> <p><b>Art.88</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>NORME PARTICOLARI PER GLI ETR 220 - 240 - 250</b></p> <p>1. Gli ETR 220, 240 e 250 possono viaggiare in multiplo attacco anche in composizione promiscua fino ad un massimo di due unità.</p> <p>2. In testa o in coda ai treni composti di ETR 220, 240 e 250 in semplice attacco, è ammesso aggiungere automotrici elettriche e relativi rimorchi, rispettando i limiti di composizione indicati all'Art. 82.</p> <p>3. L'accoppiamento degli ETR 220 e 240 con altri elettrotreni o automotrici elettriche deve essere effettuato possibilmente dal lato della carrozza n. 4.</p> <p>3.bis Qualora per rinforzo o per richiesta di soccorso un ETR 250 circoli preceduto immediatamente da ALe o da locomotiva, il belvedere anteriore nel senso di marcia dovrà essere sgomberato dai viaggiatori.</p> <p>4. Agli effetti della circolabilità sulle linee indicate nel Fascicolo Linee/ Fascicolo Orario gli ETR 250 sono assimilabili agli ETR 300 (vedi Art. 89/2).</p> <p>5. Nei movimenti di manovra degli ETR 250 un agente di macchina deve prendere posto nel belvedere anteriore nel senso di marcia, subentrando nella sorveglianza dell'istradamento e dei segnali bassi al macchinista, al quale deve trasmettere a mezzo dell'apposito segnalatore le necessario istruzioni per regolare la manovra.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>6. Soppresso.</p> <p>7. In caso di esclusione di una parte dei motori di trazione gli ETR 220, 240 e 250 possono viaggiare su linee acclivi fino al grado di prestazione indicato nel seguente prospetto:</p> <p><b>PROSPETTO</b></p> <p>In caso di esclusione di 4 motori su uno stesso ETR il rotabile deve essere considerato inattivo.</p> <p><b>Art. 89</b></p> <p><b>NORME PARTICOLARI PER GLI ETR 300</b></p> <p>1. Gli ETR 300 possono viaggiare soltanto isolati.</p> <p>2. Le linee sulle quali gli ETR 300 sono ammessi a circolare, attivi o rimorchiati in servizio normale o in caso di istradamento anormale, sono indicate nel Fascicolo Linea/Fascicolo Orario.</p> <p>3. Nei movimenti di manovra degli ETR 300 un agente di macchina deve prendere posto nel belvedere anteriore nel senso di marcia, subentrando nella sorveglianza dell'istradamento e dei segnali bassi al macchinista, al quale deve trasmettere a mezzo dell'apposito segnalatore le necessarie istruzioni per regolare la manovra.</p> <p>4. In caso di esclusione di una parte dei motori di trazione, gli ETR 300 possono viaggiare su linee acclivi come indicato a seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- con 2 motori esclusi fino al grado di prestazione 18;</li> <li>- con 4 motori esclusi (1) fino al grado di prestazione 14;</li> </ul>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- con 6 motori esclusi (2) fino al grado di prestazione 8.</p> <p>(1) Due per ogni unità motrice (2) Una sola unità motrice attiva.</p> <p>5. In caso di guasto elettrico che ne impedisca il proseguimento con i propri mezzi, l'ETR 300 deve proseguire il servizio fino a termine di corsa rimorchiato con locomotiva elettrica, possibilmente dei gruppi E 444, E 632 ed E 656, allo scopo di evitare il trasbordo dei viaggiatori. Si ricorrerà al trasbordo solo nel caso di guasto meccanico che impedisca all'elettrotreno di viaggiare anche rimorchiato, alla velocità normale.</p> <p>6. Quando un ETR 300 è rimorchiato da locomotiva il personale di macchina dell'elettrotreno curerà l'esecuzione dell'aggancio e dell'attacco degli accoppiamenti pneumatici. In tale situazione di circolazione, il belvedere anteriore nel senso di marcia dovrà essere sgomberato dai viaggiatori.</p> <p>7. Soppresso.</p> <p>8. L'ETR 300 può essere spinto solo in caso di necessità purché con freno continuo attivo. In tal caso è ammessa una velocità massima di 60 km/h come previsto per i treni navetta (Art. 65) in caso di guasto al telefono od al comando dello scatto.</p> <p>9. Nel caso che un ETR 300 in partenza dalla stazione di origine debba essere sostituito con rotabili di altro tipo, il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deposito locomotive interessato ne darà avviso alla stazione quanto prima possibile.</p> <p><b>10.</b> Nei casi di cui al comma 9 ed all'ultimo periodo del comma 5 la sostituzione dell'ETR dovrà essere garantita con materiale leggero di tipo adeguato, oppure con locomotiva dei gruppi E 444, E 632 ed E 656 ed idonee carrozze di 1ª classe.</p> <p><b>Art. 89 bis</b></p> <p><b>NORME PARTICOLARI PER L'ETR 401</b></p> <p><b>1.</b> L'ETR può viaggiare soltanto isolato.</p> <p><b>2.</b> Esso è ammesso a circolare su tutte le linee della rete FS al rango di velocità più elevato esistente sulla linea da percorrere.</p> <p>Non può circolare sulla tratta Bivio Porto - Fiumicino Aeroporto.</p> <p>Il limite di velocità del rango P può essere raggiunto a condizione che i dispositivi per l'assetto variabile siano efficienti su tutto il treno.</p> <p><b>3.</b> In caso di esclusione di una parte dei motori di trazione l'ETR 401 può viaggiare su linee acclivi con una coppia di motori esclusi o con un semitreno escluso fino al grado di prestazione 14.</p> <p>Qualora si renda necessaria l'esclusione contemporanea di una coppia di motori su ciascun semitreno l'ETR 401 deve essere considerato inattivo.</p> <p><b>4.</b> In caso di guasto che ne impedisca il proseguimento con i propri mezzi, l'ETR 401 può essere rimorchiato, con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>apposito dispositivo di accoppiamento rigido, con locomotiva elettrica o diesel non superando la velocità di 50 km/h.</p> <p>5. L'ETR 401 è sprovvisto di respingenti. L'accoppiamento con la locomotiva di soccorso è fatto tramite una barra rigida. Il personale dell'ETR ne curerà l'esecuzione usando la massima cautela dopo aver provveduto ad immobilizzare il gancio di trazione della locomotiva di soccorso con l'apposita staffa. L'unione deve essere fatta a rotabili fermi e pertanto nessun agente deve introdursi fra gli stessi durante l'avvicinamento. Dovrà inoltre essere collegata la condotta generale del freno tramite lo speciale accoppiamento flessibile in dotazione all'ETR, e condizionate le apparecchiature del freno su ogni elemento per consentire il funzionamento su comando della locomotiva di soccorso.</p> <p>6. La spinta con la barra rigida è ammessa solo in casi eccezionali per brevi manovre da effettuarsi con opportune cautele nell'ambito delle stazioni e nei depositi locomotive. La spinta in linea non è ammessa.</p> <p>7. Nel caso di indisponibilità in partenza dalla stazione di origine il deposito locomotive interessato ne darà avviso alla stazione quanto prima possibile.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 90</b> <b>NORME PARTICOLARI RELATIVE AGLI</b></p>				<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>IMPIANTI DI CONDIZIONAMENTO D'ARIA</b></p> <p>1. Gli elettrotreni ed alcuni gruppi di automotrici elettriche e loro rimorchi sono muniti di impianto di condizionamento dell'aria con funzionamento automatico regolato da appositi termostati.</p> <p>2. In caso di mancanza o di forte deficienza di condizionamento, in una parte delle carrozze, il personale di scorta provvederà a far passare i viaggiatori nelle altre carrozze purchè vi siano posti a sedere.</p> <p>In caso contrario, durante la stagione estiva il personale di scorta provvederà ad aprire i finestrini mobili in modo da permettere una opportuna ventilazione.</p> <p>3. Nei casi di traino del convoglio a mezzo di locomotiva di soccorso, gli elettrotreni e le automotrici elettriche con impianto di condizionamento 'aria dovranno tenere i trolley in presa, in modo da mantenere in funzione tale impianto,</p> <p>Qualora ciò non sia possibile dovranno essere aperti i finestrini mobili come indicato al comma 2.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><b>CAPITOLO VIII bis</b>  <b>NORME PARTICOLARI PER LE</b>  <b>LOCOMOTIVE ACCOPPIATE IN</b>  <b>COMANDO MULTIPLO</b>  <b>NORME PARTICOLARI DI CIRCOLAZIONE</b>  <b>Art. 90 bis</b>  <b>TRENI DI MATERIALE ORDINARIO</b></p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di</p>			IF	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. Le locomotive dotate di particolari dispositivi di comando e controllo consentono, operando da un unico banco di manovra, di comandare più locomotive attive (locomotive in comando multiplo).</p> <p>Le locomotive utilizzate in comando multiplo devono essere munite anche dei dispositivi «antincendio» ed «antislittante».</p> <p>Le locomotive in composizione al treno impresenziate ed inattive devono essere condizionate per il traino secondo le specifiche istruzioni.</p> <p>Per quanto non specificamente previsto dal presente articolo restano valide le norme comuni, nonché le Norme Particolari di Circolazione (NPC) per i mezzi di trazione che ne sono muniti.</p> <p>DUE LOCOMOTIVE ACCOPPIATE IN COMANDO MULTIPLIO UBICATE IN TESTA AL TRENO</p> <p>2. La condotta di due locomotive accoppiate in comando multiplo, ubicate in testa al treno, deve avvenire dalla cabina anteriore senso marcia della locomotiva di testa.</p> <p>Le due locomotive accoppiate in comando multiplo, ai fini dell'affidamento al personale di condotta, sono da considerare come una sola locomotiva.</p> <p>3. Le operazioni per l'accoppiamento od il distacco delle locomotive (aggancio/sgancio degli organi di</p>	<p>Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p> <p>16.1 In caso di anomalità ai veicoli il treno non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trazione ed unione/distacco degli accoppiatori pneumatici ed elettrici ad alta e bassa tensione) devono essere eseguite nei depositi locomotive. Qualora le suddette operazioni debbano essere eseguite sui binari della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) esse devono avvenire sotto la sorveglianza del personale di condotta, quando non sia esso stesso ad eseguirle.</p> <p>4. Le porte delle cabine di guida della locomotiva non presenziata devono essere chiuse a chiave.</p> <p>5. Durante l'effettuazione delle manovre il comando multiplo deve essere disattivato.</p> <p>6. All'inizio del servizio, oltre alle operazioni previste dalla vigente normativa, dovrà essere eseguito anche il controllo del corretto funzionamento dei dispositivi di comando multiplo, antislittante ed antincendio.</p> <p>In caso di mancato funzionamento anche di uno solo dei suddetti dispositivi, la locomotiva accoppiata non potrà essere utilizzata in comando multiplo.</p> <p>7. Qualora durante il servizio si verifichi anche una sola delle seguenti anomalie:</p> <p>a) guasto del dispositivo di comando multiplo;</p> <p>b) guasto/indisponibilità del dispositivo antincendio e/o guasto del dispositivo antislittante, della locomotiva non</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presenziata, e non sia possibile (o conveniente) mantenere attiva solamente la locomotiva presenziata, per il proseguimento del servizio dovrà essere garantita la presenza, sulla locomotiva accoppiata, di un agente in possesso del requisito di conoscenza del mezzo di trazione oppure, nel caso in cui ciò non fosse possibile, dovrà essere richiesta locomotiva di soccorso. Nel caso di guasto del solo dispositivo antislittante della locomotiva non presenziata, è ammesso, qualora non sia possibile reperire l'agente di cui sopra, mantenere la locomotiva attiva in comando multiplo limitando gli assorbimenti di corrente ai minimi valori possibili.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>CAPITOLO IX</b> <b>TRENI NAVETTA</b> <b>Art. 91</b> <b>NORME DI ESERCIZIO</b></p> <p>1. I treni navetta sono composti di materiale per viaggiatori specializzato, distinto dalla lettera «n» od «np», poste in precedenza alla serie (nB, npBD, ecc.). Tali treni hanno composizione bloccata, comprendente una locomotiva diesel od elettrica, appositamente attrezzata, ad una estremità ed un veicolo pilota all'altra. Il veicolo pilota è munito di cabina guida, collegata telefonicamente con la locomotiva e dotata di rubinetto di comando del freno, di fischio e di dispositivo di comando della disinserzione rapida dei motori di trazione. La cabina di guida del veicolo pilota deve essere ubicata all'estremità del treno. La marcia dei treni navetta può avvenire indifferentemente con locomotiva in testa o in coda. Le disposizioni contenute nel presente capitolo e nel Capitolo IX bis sono valide anche nel caso in cui, per motivi contingenti, il treno navetta sia privo del veicolo pilota purché sia collegato il cavo del telecomando.</p> <p>2. La condotta dei treni navetta è affidata di norma ad un macchinista e ad un macchinista TM, entrambi abilitati alla condotta del mezzo di</p>	<p>3.1 Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> <li>- I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</li> </ul> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della</li> </ul>	<b>M</b>		<b>IF</b> <b>GI</b>	<p>I treni navetta non telecomandati dalla cabina di guida di testa non sono più ammessi.</p> <p>Per i treni navetta vale quanto previsto per gli altri treni di materiale ordinario.</p> <p>Il GI, per ciò che riguarda le norme di cui al punto 20.2 del RCF.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trazione utilizzato.</p> <p>Sulle linee ove è autorizzata la condotta dei treni da macchinisti TM (D.M. 11 agosto 1972, n. 9207, art. 9) la condotta dei treni navetta è di norma affidata a due macchinisti TM.</p> <p><b>3.</b> Nella marcia con locomotiva in coda il macchinista od uno dei due macchinisti TM prenderà posto nella cabina di guida del veicolo pilota e l'altro sulla locomotiva.</p> <p>L'agente che prende posto nella cabina di guida del veicolo pilota ha la responsabilità della condotta del treno e trasmette all'altro agente, a mezzo del telefono, gli ordini di partenza e di regolazione della marcia e provvede, in caso di emergenza, alla disinserzione rapida dei motori di trazione a mezzo dell'apposito dispositivo di comando.</p> <p><b>4.</b> Al treno in partenza con locomotiva in coda le prescrizioni vanno date al macchinista di testa, il quale è tenuto a comunicarle all'altro macchinista.</p> <p><b>5.</b> Prima della partenza del treno con locomotiva in coda deve essere accertato a cura dei macchinisti il regolare funzionamento del circuito telefonico e di disinserzione. Il rodiggio e la sospensione del veicolo di testa devono essere sorvegliati anche da parte del macchinista.</p> <p><b>6.</b> Sul veicolo pilota la manovra di isolamento del rubinetto di comando del freno deve essere eseguita utilizzando la maniglia asportabile che</p>	<p>circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;</li> <li>- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</li> <li>- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>4.11</b> La testa e la coda dei treni devono essere inequivocabilmente identificabili</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>isola il rubinetto di comando del freno sulla locomotiva.</p> <p><b>7.</b> Per la regolarità di marcia dei treni navetta è di particolare importanza che i tenditori siano tirati a fondo. Il controllo deve essere fatto scrupolosamente dal personale addetto, specie dopo manovre di composizione del treno.</p> <p>L'accoppiamento ed il distacco delle condotte elettriche (A.T. e B.T.) deve essere eseguito dal personale incaricato, sotto la dirigenza e la sorveglianza del personale di macchina.</p> <p><b>8.</b> Di norma i treni navetta devono essere composti in modo che in arrivo alle stazioni di testa la locomotiva si trovi in coda.</p> <p><b>9.</b> La cabina di guida del veicolo pilota, quando trovasi in coda al treno e durante gli stazionamenti, deve essere chiusa a chiave.</p> <p><b>10.</b> In casi particolari, stabiliti dalle Unità periferiche interessate, è ammesso aggiungere in coda ai treni navetta con telecomando carrozze fuori servizio (escluse quelle con sospensioni pneumatiche) o carri, quando ciò non pregiudichi il rispetto dell'orario dei treni stessi.</p> <p>In casi eccezionali è anche ammesso aggiungere, in coda ai treni suddetti, carrozze in servizio escluse quelle con sospensioni pneumatiche e quelle per le quali è richiesto il controllo del</p>	<p>attraverso specifiche segnalazioni. La segnalazione di coda deve essere presente solo sull'ultimo veicolo.</p> <p><b>4.22</b> La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p> <p><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <p>a) dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</p> <p>b) dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>blocco porte. In tali casi la locomotiva, se si trova in coda, risulterà intercalata nel treno senza particolari soggezioni. È ammesso aggiungere una locomotiva, a condizione che questa venga ubicata in testa. In tal caso può essere evitato il presenziamento della locomotiva titolare purché dalla locomotiva di testa vengano alimentate la condotta principale e la condotta AT ed, inoltre, restino inalterate le modalità di comando e controllo delle porte.</p> <p>PARTICOLARI NORME PER I TRENI NAVETTA CON TELECOMANDO</p> <p><b>11.</b> I treni navetta sono composti di materiale specializzato ivi compresa la locomotiva che quando si trova in coda viene telecomandata dalla carrozza pilota.</p> <p>Il materiale specializzato per tali treni è costituito da carrozze attrezzate con cavi per il telecomando (condotta elettrica con 13/18 e/o condotta elettrica con 78 conduttori).</p> <p>Tali carrozze possono circolare in composizione omogenee o promiscue purché raggruppate per tipo.</p> <p><i>Il numero massimo e la tipologia delle carrozze ammesse nel convoglio nonché il tipo di condotta elettrica per il telecomando in dotazione alle stesse sono indicate nel prospetto seguente:</i></p> <p>(* Il limite massimo è di 10 carrozze se nella composizione è presente almeno</p>	<p>c) dalla massa e della lunghezza del treno;</p> <p>d) dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</p> <p>e) dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</p> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p><b>16.1</b> In caso di anomalità ai veicoli il treno non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza.</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</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>una del tipo a due piani. <sup>(c)</sup></p> <p><b>12.</b> Soppresso</p> <p><b>13.</b> Nella marcia con locomotiva in coda dei treni navetta, i due agenti di condotta devono prendere posto nella cabina di guida della carrozza pilota. In caso di:</p> <p>a) guasto del telecomando</p> <p>b) guasto/indisponibilità del dispositivo antincendio e/o guasto del dispositivo antislittante della locomotiva;</p> <p>per il proseguimento del servizio dovrà essere garantita la presenza, sulla locomotiva telecomandata, di un agente, in possesso del requisito di conoscenza del mezzo di trazione, che prenda posto sul mezzo stesso, nella cabina di guida anteriore senso marcia per regolare la marcia, come treno navetta non telecomandato, nel caso a) e/o per sorvegliare il funzionamento del dispositivo antincendio/antislittante nel caso b). Qualora non fosse possibile reperire il predetto agente oppure passare la locomotiva in testa, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso.</p> <p>Al solo fine di evitare il soccorso in linea, dove consentito, si potrà ricorrere anche alla retrocessione del treno nella stazione limitrofa, adottando le norme previste.</p>	<p>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 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.</p> <p><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.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nel caso di guasto del solo dispositivo antisaltante della locomotiva telecomandata, è possibile, qualora non sia reperibile l'agente di cui sopra, mantenere la locomotiva in telecomando limitando gli assorbimenti di corrente ai minimi valori possibili.</p> <p><b>13 bis.</b> Soppresso</p> <p><b>14.</b> I limiti di velocità ammessi nella marcia con locomotiva in coda sono indicati all'Art. 65.</p> <p><b>15.</b> Per l'apertura, la chiusura e la sorveglianza delle porte di tipo a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) delle carrozze valgono le norme di cui ai punti a) e b) del comma 1 dell'art. 91 ter.</p> <p>Per la piombatura dei rubinetti di sicurezza delle porte valgono le disposizioni di cui all'Art. 11/4.</p> <p>In caso di richiesta di locomotiva di soccorso, deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici come prescritto all'Art. 83/12-c.</p> <p><b>16.</b> I fanali di coda devono essere accesi e spenti a cura del personale di condotta.</p> <p>La tabella di coda e le tabelle identificative dei treni aventi composizione bloccata devono essere poste in opera a cura del personale dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p><b>17.</b> La condotta R.E. deve essere sempre collegata e quando la locomotiva è in coda deve essere alimentata anche nei periodi in cui il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riscaldamento elettrico non viene erogato.            Pertanto la condotta R.E. di questi treni va considerata sempre sotto tensione.            Non occorre effettuare in arrivo il distacco del cavo AT tra locomotiva e primo veicolo quando essa rimane agganciata al treno in attesa di svolgere altro servizio.  <b>18.</b> All'inizio del servizio il personale di condotta deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dirigere e sorvegliare l'esecuzione dell'accoppiamento e del distacco delle condotte elettriche (A.T. e B.T.) tra locomotiva e primo veicolo effettuato dal personale incaricato;</li> <li>- controllare il regolare collegamento degli accoppiatori BT lungo tutto il treno e, in mancanza di agente addetto alla verifica, provvedere alla normalizzazione;</li> <li>- verificare il funzionamento delle porte comandandole dalla locomotiva e dalla carrozza pilota quando per il telecomando viene utilizzata la condotta elettrica a 78 conduttori;</li> <li>- controllare sulla carrozza pilota la regolarità delle segnalazioni del dispositivo antincendio ed antislittante.</li> </ul> <p>Nei treni affidati ad un solo agente addetto alla condotta il controllo del regolare collegamento e l'eventuale normalizzazione degli accoppiatori BT lungo il treno resta affidato ad un agente con funzioni di verificatore o capotreno.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>19. I treni navetta devono essere immobilizzati a cura del personale di condotta stazionando la locomotiva e la carrozza pilota. Condizioni più restrittive, da riportarsi nelle disposizioni «Disposizioni varie per località di servizio» del Fascicolo Linea o Fascicolo Orario, possono essere previste, sentite le Imprese Ferroviarie, dalle Unità periferiche, in base alle condizioni ambientali (ad esempio: pendenza del binario, particolari condizioni atmosferiche). Qualora sia necessario lo spostamento in manovra di un treno navetta già posto in stazionamento, il personale di condotta del mezzo di manovra ha l'obbligo di togliere i freni di stazionamento inseriti e di provvedere al successivo stazionamento al termine dell'operazione di manovra.</p> <p>20. Devono essere, inoltre, osservate le norme di cui ai comma 1, 5, 6, 8 e 9 precedenti.</p> <p>21. Quando viene composto, o comunque manovrato, un treno di carrozze dotate di condotta elettrica a 13/18 e 78 conduttori, deve essere eseguito sempre il collegamento di entrambe le condotte elettriche.</p> <p>22. Soppresso.</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. 91 bis</b> <b>DISPOSIZIONI RIGUARDANTI LE CARROZZE E DUE PIANI</b></p> <p>1. Tali carrozze sono provviste di</p>	<p>3.1 Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p>			<b>IF</b>	<p>Per le carrozze a due piani vale quanto previsto per gli altri veicoli.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sospensioni pneumatiche la cui efficienza è segnalata, a mezzo di lampada spia, nelle cabine di guida delle locomotive attrezzate per treni navetta telecomandati e della carrozze semipilota di qualsiasi tipo.</p> <p><b>2.</b> L'impresa ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni composti con carrozze a due piani. Per i treni non previsti nella predetta comunicazione, nella cui composizione sono previste carrozze a due piani, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione (1) .</p> <p>(1) In composizione carrozze a due piani.</p> <p><b>3.</b> All'inizio del servizio il personale di condotta deve controllare l'efficienza delle sospensioni pneumatiche attraverso l'apposita segnalazione in cabina. Durante la marcia in caso di mancata segnalazione di regolarità delle sospensioni in parola il p.d.m. proseguirà sino al termine di corsa rispettando la limitazione di velocità indicata all'art. 65-Tab. 31 bis. La stessa limitazione di velocità dovrà essere rispettata anche quando le carrozze a due piani sono in composizione a treni non aventi la condotta principale collegata o aventi in testa una locomotiva non provvista della suddetta apparecchiatura di controllo. La predetta limitazione non dovrà, invece, essere osservata nel caso di</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> <li>- I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</li> </ul> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>3.2</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di visualizzazione della</li> </ul>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>soccorso ad un treno navetta con telecomando quando l'agente di macchina che resta sulla locomotiva guasta o sulla carrozza pilota per il comando delle porte possa effettuare anche il controllo della regolarità delle sospensioni pneumatiche.</p> <p>4. Le carrozze a due piani sono munite di dispositivo Autocontinuo per la frenatura del carico.</p>	<p>velocità istantanea del veicolo;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</li> <li>- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul> <p>7.3 La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> <p>16.1 In caso di anomalità ai veicoli il treno non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza.</p>				
<p><b>CAPITOLO IX BIS</b>  <b>NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO</b>  <b>Art. 91 ter</b>  <b>PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO)</b>  <b>GENERALITÀ</b></p> <p>1. I treni composti con rotabili muniti di porte a comando automatico permettono la chiusura centralizzata delle porte (telechiusura) e, secondo le loro caratteristiche, si suddividono nelle seguenti tipologie:</p>	<p>3.1 Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <p>dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</p> <p>dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in</p>			<p><b>IF</b></p>	



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA            Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa. I rotabili possono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;</p> <p>b) TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA            Questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida. I rotabili devono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;</p> <p>c) TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE            Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura delle porte è</p>	<p>modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>3.2</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;</li> <li>- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</li> <li>- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> <li>- sistema di registrazione della velocità</li> </ul>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetrico di sicurezza. Tale dispositivo assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità.</p> <p><b>2.</b> Tutti i treni che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed espletano servizio viaggiatori, per quanto riguarda il sistema di chiusura delle porte, devono essere composti con rotabili dotati di porte a comando automatico e con telechiusura attiva sull'intero convoglio.</p> <p>Sono eccezionalmente ammessi treni con in composizione rotabili muniti di porte a chiusura manuale nel rispetto di quanto previsto al comma 4.</p> <p><b>3.</b> L'Impresa Ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni di cui al comma 1 punti a), b) e c) specificando le singole tipologie ad eccezione dei treni composti da mezzi leggeri ed ETR.</p> <p>Per i treni non previsti nella predetta comunicazione o in caso vi siano differenze di composizione rispetto a quanto programmato, nelle stazioni di origine, di cambio di trazione e in quelle ove il treno cambia composizione, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione riguardo alla tipologia di</p>	<p>istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul> <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>9.4</b> L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche 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>9.8</b> Nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p> <p><b>18.3</b> Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p> <p><b>16.8</b> Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse, il</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>chiusura delle porte utilizzando le seguenti formule:</p> <p>Treni di cui al comma 1, punto a): "Vostro treno composto da ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punto a) dell'art. 91 ter della PGOS".</p> <p>Treni di cui al comma 1, punto b): "Vostro treno composto da ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punto b) dell'art. 91 ter della PGOS".</p> <p>Treni di cui al comma 1, punto c): "Vostro treno composto da ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE di cui al comma 1, punto c) dell'art. 91 ter della PGOS".</p> <p>In presenza di rotabili con porte a chiusura manuale valgono le norme di cui al comma 4.</p> <p><b>4.</b> In presenza di rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale o di rotabili con telechiusura guasta, l'apertura, la chiusura ed il controllo delle stesse è affidato al personale di accompagnamento dei treni.</p> <p>Nel caso di treni composti da materiale ordinario (carrozze), i rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale devono essere ubicati in coda assoluta. L'Impresa Ferroviaria deve dare avviso con prescrizione al personale di condotta e di accompagnamento della presenza di porte a chiusura manuale in composizione al treno.</p> <p><b>5.</b> Le locomotive dei treni di cui al</p>	<p>treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.</p> <p>L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p> <p><b>24.2</b> I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comma 1, punti a) e b), devono essere dotate di apparecchiature idonee alla telechiusura delle porte e della condotta principale mentre quelle in servizio ai treni di cui al comma 1, punto c) devono essere provviste almeno della condotta principale.</p> <p>I treni di cui al comma 1, punto b) quando, per guasto della locomotiva in corso di viaggio, debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando delle porte, sono considerati assimilati ai treni di cui al comma 1, punto c). In tal caso il personale di condotta deve notificare la circostanza per iscritto al capotreno.</p> <p><b>6.</b> I rotabili con porte a comando automatico sono muniti, in prossimità delle stesse, di un dispositivo di sicurezza piombato da utilizzare per l'apertura delle porte in caso di emergenza. Tale dispositivo è corredato da una targhetta esplicativa indicante le sue funzioni.</p> <p><b>7.</b> I treni di materiale ordinario devono essere possibilmente composti con rotabili appartenenti alla stessa tipologia. Sono ammesse composizioni promiscue, purché raggruppate per tipo in modo da garantire il rispetto delle norme specifiche per ciascuna tipologia di rotabile, esclusivamente nei seguenti casi:</p> <p>a) Treni aventi in composizione carrozze</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti a) e b). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:</p> <p>“Vostro treno composto da ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA E DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punti a) e b) dell'art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il comando e il consenso di apertura delle porte e la segnalazione dello stato di chiusura delle stesse in cabina di guida”.</p> <p>In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a). La segnalazione dello stato di chiusura delle porte in cabina riguarda solo i rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a).</p> <p>b) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti b) e c). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:</p> <p>“Vostro treno composto da ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA E DA ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE di cui al comma 1, punti b) e c) dell'art. 91 ter</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della PGOS, per i quali necessita il consenso di apertura delle porte".</p> <p>In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto b).</p> <p><b>8.</b> L'Impresa Ferroviaria deve emanare, ad integrazione delle presenti norme, le eventuali procedure di dettaglio per la corretta utilizzazione delle porte di accesso dei rotabili nonché istruire il personale interessato.</p> <p>NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO a)</p> <p><b>9.</b> L'apertura delle porte dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandata dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.</p> <p><b>10.</b> La chiusura delle porte è eseguita:</p> <p>a) dal capotreno che, dopo il segnale di "pronti" degli altri agenti di accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il "pronti" al dirigente o, se di sua competenza, l'ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura anche di quest'ultima. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni volta che è stato comandato il consenso di apertura, anche se non vi è stata alcuna utilizzazione delle porte stesse;</p> <p>b) dal personale di condotta, su ordine</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del capotreno, sui treni aventi in composizione rotabili non muniti di dispositivi di chiusura. In tal caso il capotreno può servirsi di un agente di accompagnamento per ordinare al personale di condotta la chiusura delle porte. Tali condizioni valgono anche per particolari servizi individuati dalle Imprese Ferroviarie.</p> <p>Nei treni scortati dal solo capotreno e composti da due sezioni per i quali non è possibile comandare la chiusura di tutte le porte agendo su un solo dispositivo di chiusura, il personale di condotta competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del capotreno o di altro agente di accompagnamento da lui incaricato.</p> <p><b>11.</b> I treni di cui al precedente comma 1 lettera a) devono circolare sempre secondo le norme relative a tale tipologia e non possono circolare come treni appartenenti alle altre tipologie di cui al medesimo comma nemmeno in caso di mancanza, per guasto o altra causa, della segnalazione luminosa in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte. Tali treni non sono ammessi a circolare quando, in uscita dagli impianti di manutenzione, sono mancanti della segnalazione in cabina di guida dello stato di "porte chiuse". Qualora durante il servizio venga a mancare, per guasto o altra causa, la</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta:</p> <p>a) in partenza da località di origine o intermedia del percorso, non deve avviare il treno;</p> <p>b) durante la marcia, deve arrestare subito il treno.</p> <p>In entrambi i casi il personale di condotta deve informare immediatamente il capotreno dell'anormalità verificatasi, al fine di espletare i necessari accertamenti e mettere in atto i provvedimenti stabiliti da ciascuna Impresa Ferroviaria.</p> <p>Qualora non sia possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta può riprendere 'la marcia e proseguire il servizio fino alla località di servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto, a condizione che vengano messe in atto le necessarie mitigazioni dei rischi, in funzione del tipo di servizio e del materiale rotabile interessato, al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, stabilite dalle Imprese Ferroviarie interessate. Il treno può comunque circolare in tali condizioni non oltre le ore 24.00 del giorno successivo a quello in cui si è verificata l'anormalità.</p> <p>NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>COMMA 1, PUNTO b)</p> <p><b>12.</b> Il consenso per l'apertura delle porte, dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandato dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.</p> <p><b>13.</b> La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10.</p> <p>Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni qualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.</p> <p>NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO c)</p> <p><b>14.</b> L'apertura delle porte è possibile localmente dopo lo sblocco automatico delle stesse al disotto della prefissata soglia di velocità (comma 1 punto c).</p> <p><b>15.</b> La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10.</p> <p>Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni qualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.</p> <p>NON CONFORMITA' ALLE PORTE E/O AL SISTEMA DI CHIUSURA</p> <p><b>16.</b> L'Impresa Ferroviaria deve emanare le specifiche norme ed istruire il dipendente personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario. Le Imprese Ferroviarie devono altresì stabilire, per ogni singola tipologia di rotabile, il numero massimo delle porte da poter mettere fuori servizio e bloccare in posizione di chiusura in caso di guasto, al fine di poter effettuare servizio viaggiatori anche con i rotabili interessati al guasto, garantendo nel contempo la possibilità della necessaria evacuazione dei viaggiatori in presenza di gravi anomalie (incendio, ecc.).</p> <p><b>17</b> Le porte non utilizzabili devono essere assicurate in posizione di chiusura, segnalate con le apposite etichette e segnalate sul libro di bordo dei rotabili stessi secondo le norme in vigore.</p> <p><b>18.</b> Durante la marcia del treno, in caso di rilievo, da parte del personale di accompagnamento, di una o più porte non correttamente chiuse, questi deve tempestivamente provvedere a far arrestare il treno al fine di provvedere alla loro regolarizzazione. Ogni tentativo di chiusura delle porte durante la corsa del treno è vietato.</p> <p><b>19.</b> In caso di richiesta di locomotiva di soccorso deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici.</p> <p><b>TABELLA 44 BIS</b> Soppressa</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><b>CAPITOLO IX TER</b> <b>NORME PARTICOLARI DI CIRCOLAZIONE</b></p>	<p><b>3.8.</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o</p>			<p><b>IF</b></p>	<p>Le NPC sono sostituite dalle</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>(NPC)</b> <b>Articolo 91 quater</b></p> <p>1. Per determinate Locomotive, Elettrotreni, Automotrici termiche ed elettriche e loro rimorchi, Il Gestore dell'Infrastruttura può disciplinare il servizio emanando specifiche Disposizioni, denominate Norme Particolari di Circolazione NPC) che integrano le norme di esercizio.</p> <p>2. Spetta alle Imprese ferroviarie disporre affinché il personale sia portato a conoscenza delle suddette NPC e ne sia in possesso durante il servizio sui rotabili interessati.</p> <p>3. Determinate caratteristiche tecniche di alcuni rotabili emanate con NPC (velocità massima, massa reale, massa frenata, limitazioni di velocità dovute all'ubicazione nel treno dei mezzi o in caso di traino) sono riportate nella presente pubblicazione.</p>	<p>accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				<p>DPC che devono essere emanate per tutti i veicoli ammessi a circolare.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO X</b></p> <p align="center"><b>NORME GENERALI DI ESERCIZIO SULLE LINEE A TRAZIONE ELETTRICA (1)</b></p> <p><b>Art. 92</b> - Soppresso.  <b>Art. 93</b> - Soppresso.  <b>Art. 94</b> - Soppresso.  <b>Art. 95</b> - Soppresso.  <b>Art. 96</b> - Soppresso.  <b>Art. 97</b> - Soppresso.  <b>Art. 98</b> - Soppresso.  <b>Art. 99</b> - Soppresso.  <b>Art. 100</b> - Soppresso.  <b>Art. 101</b> - Soppresso.  <b>Art. 102</b> - Soppresso.  <b>Art. 103</b> - Soppresso.  <b>Art. 104</b> - Soppresso.</p> <p>(1) Norme particolari di esercizio da osservare su determinate linee sono riportate nel Fascicolo Linee/Fascicolo Orario.</p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	
<p align="center"><b>Art. 105</b></p> <p align="center"><b>ALLAGAMENTO DEL BINARIO</b></p> <p><b>1.</b> Il personale di linea, in caso di allagamento del binario al disopra del piano del ferro, deve darne subito comunicazione scritta alla stazione più vicina, precisando le progressive chilometriche fra cui è compresa la zona allagata e l'altezza dell'acqua sul piano del ferro.</p> <p><b>2.</b> Il macchinista che abbia rilevato l'allagamento del binario deve avvertire la prima stazione che incontra.</p> <p><b>3.</b> La stazione che abbia ricevuto</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>10.1</b> Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione</p>		<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Il GI per ciò che riguarda l'ambito delle competenze del regolatore della circolazione.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda l'ambito delle competenze dell'agente di condotta.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'avviso al comma 1 curerà che i macchinisti dei treni interessati ne vengano avvisati con modulo M.40 indicando la località, l'estensione e l'altezza dell'acqua sul piano del ferro.</p> <p>4. Il macchinista, ricevuto l'avviso di cui al comma precedente, giudicherà in relazione al tipo di locomotiva se la corsa può essere proseguita, transitando comunque a velocità ridotta in corrispondenza del tratto allagato.</p> <p>Dubitando che l'acqua possa penetrare o sia penetrata nei motori elettrici deve disinserirli e regolarsi come per il caso di guasto della locomotiva.</p> <p><b>Art. 106</b> – Soppresso  <b>Art. 107</b> – Soppresso  <b>Art. 108</b> - Soppresso</p>	<p>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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>CAPITOLO XI</b> <b>TRADOTTE E MANOVRE</b> <b>Art. 109</b> <b>TRADOTTE</b></p> <p>1. Le tradotte devono circolare con l'osservanza delle seguenti norme tecniche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pendenza massima dei tratti di linea interessati non superiore al 15‰.(1);</li> <li>- freno continuo esteso su tutto il treno e frenatura della coda regolata come per i treni (Art. 72/10);</li> <li>- percentuale di massa frenata non inferiore al 50%;</li> <li>- esistenza di freni a vite, regolata come per i treni (Art. 74/6) limitatamente alle tradotte circolanti fra impianti di località diverse;</li> <li>- velocità massima di 25 Km/h per le tradotte spinte.</li> </ul> <p>(1) La Rete Ferroviaria Italiana può autorizzare l'effettuazione delle tradotte su linee con pendenza superiore al 15‰ con le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ai fini della composizione e frenatura devono essere applicate integralmente le norme previste per i treni;</li> <li>- Nel caso di impiego di mezzi di trazione con potenza uguale o inferiore a 450 CV, la prestazione utilizzata non deve essere superiore a quella prevista per il senso di marcia della salita.</li> </ul> <p>2. La prova del freno alle tradotte</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>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>Le tradotte devono circolare come circolano i treni. Non sono ammesse deroghe a tale principio. La denominazione "tradotte" è un aspetto commerciale di competenza delle IF.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>effettuate con locomotive da treni, con automotori e locomotive da manovra deve essere eseguita rispettando le norme previste:  dall'Art. 17 IEFCA, nel caso di tradotte circolanti tra impianti di una stessa località;  per i treni, nel caso di tradotte circolanti fra impianti di località diverse.  3. La prestazione degli automotori e locomotive di manovra utilizzati per l'effettuazione delle tradotte è quella prevista per il servizio ai treni dalle apposite tabelle riportate nell'Allegato III.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 110 MANOVRE</b></p> <p>1. La massa delle colonne di veicoli da manovrare quando impegnino binari di corsa in pendenza non deve superare: a) la prestazione massima della locomotiva riportata nel Fascicolo Linea/ Fascicolo Orario per il senso di marcia in salita; b) i valori in t. indicati nella Tabella 45, nel caso di impiego degli automotori o delle locomotive da manovra riportati in tabella.</p> <p>2. Quando tutto o parte del <b>materiale rimorchiato di un treno servito da frenatura continua o parzialmente continua</b> viene lasciato in sosta temporanea, spetta all'agente incaricato dello sgancio di assicurare l'immobilità della colonna disgiunta dalla locomotiva, azionando il rubinetto di testata della condotta generale dopo distaccati i relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore.</p> <p>La frenatura con freno continuo garantisce la immobilità della colonna in stazionamento per soste non superiori a 30'. Il gruppo dei veicoli in sosta deve avere almeno tre veicoli col freno continuo attivo e sui binari in pendenza superiore al 10‰, deve inoltre sussistere la seguente proporzione tra il numero dei veicoli frenati ed il numero dei veicoli componenti la colonna stessa: — 1 veicolo ogni due per pendenze</p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>19.9</b> I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle seguenti condizioni: — la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di</p>		I	IF GI	Il GI per ciò che riguarda le norme di cui al punto 2.20 e 20.2 del RCF.



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del binario superiori al 10‰ e fino al 20‰;</p> <p>— 3 veicoli ogni quattro per pendenze del binario superiori al 20‰.</p> <p>Ove non sia rispettato il numero di tre veicoli frenati nelle colonne in stazionamento ovvero per soste superiori a 30' o quando non siano rispettati i rapporti di cui sopra, il personale interessato alla manovra deve provvedere alla chiusura del freno a mano in un determinato numero di veicoli, preferibilmente carichi, secondo le seguenti proporzioni;</p> <p>— 1 veicolo ogni 20 in orizzontale o per pendenze del binario fino al 6‰;</p> <p>— 1 veicolo ogni 10 per pendenze del binario superiori al 6‰ e fino al 10‰;</p> <p>— 1 veicolo ogni 5 per pendenze del binario superiori al 10‰ e fino al 20‰;</p> <p>— 1 veicolo ogni 3 per pendenze del binario superiori al 20‰.</p> <p>In difetto di freni a mano si dovranno calzare le ruote di altrettanti veicoli con due staffe, ciascuna sotto una ruota di ciascun asse.</p> <p><b>TABELLA 45</b> Prestazione in tonnellate degli automotori e locomotive di manovra in servizio di manovra.</p>	<p>controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta;</p> <p>– Il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.</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</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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 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.</p> <p><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.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 111</b></p> <p><b>MEZZI DI TRAZIONE UTILIZZABILI PER LE MANOVRE ED IL SOCCORSO AI TRENI</b></p> <p>1. Per le manovre ed il soccorso ai treni possono essere utilizzati:</p> <p>a) automotori e locomotive di manovra;</p> <p>b) locomotive di riserva;</p> <p>c) locomotive dei treni.</p> <p>2. Le modalità di utilizzazione dei mezzi di trazione di cui al comma 1 sono di competenza delle Imprese Ferroviarie.</p> <p>3. Soppresso</p> <p>4. Soppresso</p> <p>5. Soppresso</p> <p>6. Le manovre nelle stazioni comuni con altre Amministrazioni saranno regolate e computate secondo le convenzioni relative.</p> <p>7. Qualora, in caso di soccorso ai treni, vengano utilizzati gli automotori e locomotive di manovra, la massa del treno da soccorrere non deve superare la prestazione dell'Allegato III.</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>		<b>I</b>	<b>IF</b> <b>GI</b>	Il GI per quanto riguarda il comma 6.
<p align="center"><b>Art. 112</b></p> <p><b>AUTOMOTORI, LOCOMOTIVE DIESEL ED ELETTRICHE DI MANOVRA</b></p> <p>1. Gli automotori sono mezzi di manovra con potenza inferiore a 200 CV. Le locomotive diesel ed elettriche di manovra sono mezzi di potenza uguale o superiori a 200 CV.</p> <p>2. I mezzi con potenza fino a 450 CV, oltre che al personale di Trazione, possono essere affidati ad altro</p>	<p>1.5 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>			<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale purché in possesso di specifica abilitazione.            Per l'accudienza, la manutenzione e la riparazione di tali mezzi devono essere osservate le disposizioni contenute nell'apposito Allegato alle «Norme per l'eseguimento dei trasporti delle cose».</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 113</b> <b>ATTIVAZIONE DEL FRENO CONTINUO SULLE COLONNE IN MANOVRA</b></p> <p>1. L'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra non è richiesta, quando la frenatura dei mezzi di trazione attivi è sufficiente, salvo quanto previsto ai successivi capoversi. Il freno continuo deve essere attivato quando le manovre interessano treni viaggiatori o materiale per treni viaggiatori movimentato nell'ambito degli impianti ferroviari fatta eccezione per le manovre eseguite all'interno degli impianti riparatori. L'attivazione del freno continuo è in ogni caso richiesta anche per le manovre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che si svolgano in determinate condizioni (binari non indipendenti da quelli destinati alla circolazione dei treni, scarsa visibilità, ecc.);</li> <li>- che interessino veicoli sui quali sia già attivo il freno continuo;</li> <li>- di colonne pesanti (tenuto conto della capacità frenante del mezzo di trazione) specialmente se si spostano su binari in pendenza. In quest'ultimo caso è ammesso attivare il freno continuo su una sola parte della colonna in manovra, onde aumentare convenientemente lo sforzo frenante disponibile.</li> </ul> <p>2. Nei casi suesposti è sufficiente controllare soltanto la continuità della condotta generale del freno continuo.</p>	<p><b>19.8</b> L'agente di condotta che esegue il movimento di manovra deve stabilire la velocità del convoglio tenendo conto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degli ordini ricevuti;</li> <li>- dell'efficacia del sistema frenante di cui dispone;</li> <li>- dello spazio di visuale libera;</li> <li>- delle modalità con cui si svolge il movimento;</li> <li>- delle eventuali particolari condizioni ambientali e contingenti condizioni locali.</li> </ul> <p>La velocità dei movimenti di manovra non deve comunque superare i 30 km/h.</p> <p><b>19.19</b> I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta;</li> <li>- il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il</li> </ul>			<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>A tal fine è sufficiente che il manovratore controlli il funzionamento del freno sull'ultimo veicolo che ne è munito, mediante apertura e chiusura del rubinetto di testata del veicolo stesso; qualora invece tale veicolo avesse già i serbatoi carichi ed il freno chiuso, è sufficiente che il manovratore controlli l'apertura del freno stesso dopo congiunta la condotta al mezzo di manovra.</p> <p>3. Il macchinista farà affidamento sull'azione del freno continuo solo dopo averne saggiata l'efficacia.</p> <p>4. Le Unità periferiche sentite le Imprese ferroviarie stabiliranno in quali altri casi specifici l'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra si presenti conveniente, in relazione all'effettivo snellimento del servizio ed alla maggiore sicurezza conseguibile, ed impartiranno le opportune disposizioni.</p>	<p>suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.</p>				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO XII</b></p> <p align="center"><b>TEMPI DI PERCORRENZA E PERDITEMPI PER RALLENTAMENTI</b></p> <p align="center"><b>Art. 114</b></p> <p align="center"><b>TEMPI DI PERCORRENZA</b></p> <p>1. Nella Tabella 46 sono riportati i tempi minimi occorrenti ai treni per percorrere alle varie velocità determinate distanze.</p> <p>Tali tempi servono:</p> <p>a) per compilare gli orari dei treni in caso d'urgenza quando manchino le tabelle di percorrenza;</p> <p>b) per calcolare approssimativamente il recupero massimo che i treni possono effettuare(1).</p> <p>c) per calcolare il perditempo relativo alle limitazioni di velocità rispetto a quella d'impostazione d'orario del treno.</p> <p>(1) Ai treni ad orario libero si prescrive la limitazione di velocità senza indicare il perditempo.</p> <p>Il recupero massimo si determina operando come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si ricava dalla tabella il tempo occorrente per percorrere la distanza interessata alla velocità massima ammessa, aggiungendo, in caso di fermata il perditempo per l'arresto e l'avviamento compreso nella tabella 47;</li> <li>- si fa la differenza tra la percorrenza d'orario e quella ricavata come si è detto sopra e si ha il recupero massimo</li> </ul>	<p align="center"><i>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</i></p>			<p align="center"><b>GI</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cercato.</p> <p><b>TABELLA 46 tempi di percorrenza dei treni.</b></p> <p>2. Per ogni fermata non compresa in orario, alle percorrenze dei treni si dovranno aggiungere il tempo di sosta e i perditempi relativi all'arresto e all'avviamento risultanti dalla tabella 47.</p> <p><b>TABELLA 47 perditempo per l'arresto e l'avviamento dei treni.</b></p>					
<p><b>Art. 115</b></p> <p><b>PERDITEMPI PER RALLENTAMENTI</b></p> <p>1. Nelle Tabelle 48 (per treni composti di materiale ordinario) e 49 (per i treni di mezzi leggeri) sono riportati i perditempi attribuibili ai treni per rallentamenti, in relazione alla velocità di impostazione d'orario e all'estensione del rallentamento per ettometro. Per il calcolo del perditempo di rallentamento si dovrà, in base alla velocità di impostazione e alla velocità di rallentamento, sommare al numero fra parentesi, moltiplicato per gli ettometri di estensione del rallentamento, l'altro numero non in parentesi. Considerando un ettometro le frazioni superiori a 50 m e trascurando le frazioni inferiori o uguali a 50 m. L'approssimazione dovrà essere al mezzo minuto (1).</p> <p>(1) Esempio : velocità d'impostazione 160 Km/h velocità di rallentamento 50 Km/h estensione del rallentamento 400</p>	<p><b>13.3</b> Le restrizioni temporanee di velocità eventualmente necessarie, denominate rallentamenti, e i tratti di binario a cui si riferiscono devono essere tempestivamente comunicate ai treni con il sistema di segnalamento.</p>		I	GI	



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>metri. Valori rilevati dalla tabella 48 (punto 08)* 4 = ( punto 32); (punto 32)+2.1=2.42, il perditempo risulta di 2,5 minuti. L'arrotondamento di eventuali cifre decimali risultanti dal calcolo deve essere effettuato al mezzo minuto superiore tenendo conto che i secondi sono espressi in centesimi.</p> <p><b>TABELLA 48 Perditempo in minuti per rallentamenti treni di materiale ordinario o di locomotive isolate.</b></p> <p>2. Quando il rallentamento sia prescritto con fermata all'inizio ed alla fine, il perditempo riportato in tabella dovrà essere aumentato di <b>1,5</b> minuti se trattasi di rallentamento a velocità superiore a 10 km/h e di <b>1'</b> negli altri casi; quando sia invece prescritto con fermata soltanto all'inizio, il perditempo dovrà essere aumentato di <b>1'</b> per i treni di materiale ordinario e di <b>0,5</b> minuti per i treni di mezzi leggeri e treni di categoria asteriscata.</p> <p><b>TABELLA 49 Perditempo in minuti per rallentamenti treni di mezzi leggeri.</b></p> <p>3. I macchinisti dei treni viaggiatori e postali, salvo diversa prescrizione, potranno riprendere la corsa normale appena le locomotive in composizione, anche se inattive, abbiano oltrepassato il tratto da percorrersi con rallentamento.</p> <p>Per tutti gli altri treni ed anche per i treni viaggiatori e postali di cui sopra aventi la locomotiva in coda il rallentamento dovrà essere osservato con tutto il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno e pertanto, ai fini del perditempo, alla lunghezza del rallentamento va aggiunta quella del treno (2).</p> <p>(2) Il calcolo dovrà farsi aggiungendo alla lunghezza del tratto da percorrersi con rallentamento la lunghezza del treno (escluse le locomotive) e assumendo come perditempo complessivo quello indicato nelle tabelle. A tale riguardo la lunghezza dei treni postali, viaggiatori, compresi quelli di mezzi leggeri, si computa in base a metri 25 per ciascun veicolo in composizione quella dei treni merci in metri 300 se a trazione TD e metri 400 se a trazione TE.</p> <p><b>3 bis.</b> Sulle linee dotate di blocco elettrico automatico a correnti codificate atte alla ripetizione dei segnali in macchina, nel calcolo della estensione del rallentamento, si dovrà altresì tenere conto della lunghezza ove viene operato l'abbattimento del codice con conseguente riduzione di velocità a non oltre 120 km/h.</p> <p><b>4.</b> Le motrici dei mezzi leggeri debbono, agli effetti di cui al comma 3, essere considerate come locomotive nei treni di mezzi leggeri, anche se hanno in composizione veicoli ordinari, e come veicoli quando sono accodate a treni di materiale ordinario.</p> <p><b>5.</b> Rallentamenti a velocità inferiore a 15 Km/h per tratti superiori a m 500 dovranno evitarsi nei percorsi con salita superiore al 10‰ sulle linee esercitate a</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trazione elettrica. Dovendo necessariamente effettuare un rallentamento nelle condizioni suddette, si dovrà ricorrere alla riduzione della prestazione delle locomotive nella misura che verrà stabilita di volta in volta dall'Unità Periferica interessata.</p> <p>6. Quando si renda necessario effettuare con materiale ordinario un treno previsto con mezzi leggeri e nel caso che un treno di mezzi leggeri venga trainato da locomotiva il rallentamento da prescrivere è quello previsto per i treni di materiale ordinario.</p> <p>Se ciò avviene in una stazione di linea che per non aver ricevuto l'M.50 non sia al corrente dei rallentamenti esistenti, essa dovrà chiedere a una delle stazioni di cui all'Art. 6/23 del Regolamento circolazione treni le notizie necessarie.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO XIII</b></p> <p align="center"><b>LIMITE DI CARICO DEI CARRI - MASSA PER ASSE E PER METRO CORRENTE - RELATIVI REGIMI DI VELOCITÀ</b></p> <p align="center"><b>Art.116</b></p> <p align="center"><b>GENERALITÀ</b></p> <p>1. Viene definito <b>limite di carico</b> di un carro la massa massima di merce che vi può essere caricata distribuendola in modo uniforme su tutto il piano di carico salvo le eccezioni previste dalle «Prescrizioni per il carico dei carri». Esso è determinato, per ciascun carro, in relazione alle sue caratteristiche costruttive, Alla massa massima per asse e per metro corrente consentito dalle linee che la spedizione deve percorrere nonché al regime di velocità inerente al modo d'inoltro del trasporto, in conformità alle norme che seguono.</p> <p>2. La <b>massa per asse o massa assiale</b> di un veicolo si ottiene dividendo la sua massa totale (tara + carico) per il numero dei suoi assi.</p> <p>Il carico sui carri deve essere disposto, di norma, in modo che sia ripartito in parti uguali su tutte le sale del carro. Nei casi di carichi anormali, qualora si abbia motivo di dubitare che la distribuzione della massa non sia uniforme, si peserà, separatamente ciascun asse o ciascun carrello, sul ponte a bilico e si dovrà accertare che tali valori rispettino la normativa indicata al Tomo 1, punto 3 delle</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche ....<b>omissis</b>.....incombenze.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p>			<p align="center"><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>“Disposizioni per il carico” (se si conoscono le masse e la posizione dei colli caricati, la masse degli assi o dei carrelli potranno essere determinati seguendo il metodo indicato nel punto 3.3 dello stesso Tomo 1).</p> <p><b>3. La massa per metro corrente</b> di un veicolo si ottiene dividendo la massa lorda (tara + carico) per la sua lunghezza in metri, misurata fra le facce esterne dei respingenti non compressi.</p> <p><b>4.</b> Il limite di carico iscritto su un carro è - compatibilmente con le sue caratteristiche costruttive - il minore dei due valori riferiti ai limiti di massa per asse e di massa per metro corrente stabiliti per le varie categorie di linee; al riguardo è da tener presente che soltanto nei carri di limitata lunghezza il valore riferito alla massa per metro corrente potrebbe risultare più restrittivo di quello riferito alla massa assiale, ai fini della determinazione del suddetto limite di carico.</p> <p>Poiché i carri di limitata lunghezza sono in numero molto esiguo, sia nel parco F.S. sia nei parchi di altre Amministrazioni estere, nella maggioranza dei casi nella riga superiore del contrassegno di cui all'Art 117 comma 3 figurano soltanto le lettere A, B, C e D resta inteso che il valore del limite di carico indicato sotto la lettera B, deve essere rispettato per le linee di categoria B<sub>1</sub> e B<sub>2</sub>, quello riportato sotto la lettera C deve essere</p>	<p><b>4.6</b> I treni che non rispettano i limiti di profilo o di massa di cui al punto 4.3 sono denominati “trasporti eccezionali” e sono ammessi a circolare alle condizioni stabilite al punto 6.4.</p>				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
rispettato per le linee delle categorie C <sub>2</sub> , C <sub>3</sub> e C <sub>4</sub> e quello riportato sotto la lettera D deve essere rispettato per le linee delle categorie D <sub>2</sub> , D <sub>3</sub> e D <sub>4</sub> (Vedere nota comma 3 Art 117)					
<p>5. In base ad accordi internazionali, le linee delle principali reti ferroviarie europee - in relazione alla massa massima per asse ed alla massa massima per metro corrente rispettivamente ammesse - sono state classificate nelle categorie seguenti.</p> <p><b>TABELLA 49 bis Categorie di linee.</b></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 ....<b>omissis</b>.....incombenze.</p> <p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	
<p>6. Il limite di carico non ammette, all'atto del carico, alcuna tolleranza.</p> <p>7. In base ad accordi internazionali, i limiti di carico segnati sui carri sono calcolati convenzionalmente tenendo conto non della tara reale di ogni singolo carro, ma di una tara media per ogni serie costruttiva dei carri. Può pertanto verificarsi il caso che, sebbene siano rispettati i limiti di carico</p>			<b>I</b>	<b>IF GI</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>indicati sul carro, si abbiano lievi eccedenze rispetto alla massa totale ammessa e quindi anche rispetto alla massa per asse ed alla massa per metro corrente. Le eccedenze della tara inscritta dei carri sono ammesse purché non superino il 2% della tara reale.</p> <p>I trasporti, provenienti da reti estere, con eccedenza di massa totale ammessa (tara inscritta sul carro più peso della merce) rilevata ai transiti di frontiera od in corso di viaggio sulla rete FS, non sono oggetto di rifiuto o di scarto se la massa totale ammessa non è superata più del 2% della tara inscritta. Per i trasporti, sia in servizio interno che internazionale, in partenza da località FS non è ammessa alcuna eccedenza dei limiti di carico come già specificato al precedente comma 6.</p> <p><b>8.</b> Nel caso di carico di carri scoperti senza copertone di merci suscettibili di aumento di massa per cause atmosferiche (merci assorbenti), la massa del carico, al momento della sua effettuazione, non deve, di norma, superare il limite di carico ammesso, diminuito del 5%.</p> <p>Se, malgrado tale precauzione, durante il trasporto la massa del carico aumenta, per cause eccezionali, oltre il limite di carico, la parte eccedente tale limite deve essere scaricata.</p> <p><b>9.</b> In eccezione alle norme di cui al</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>precedente comma 8, è consentito che all'atto del carico la massa della merce assorbente possa raggiungere il valore corrispondente al limite di carico della categoria B<sub>2</sub>, senza operare la diminuzione del 5%, nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— quando i trasporti sono destinati ad impegnare per l'intero percorso linee di categoria C<sub>3</sub>, D<sub>4</sub> e si tratti di carri che hanno indicato lo stesso limite di carico in corrispondenza delle lettere B e C;</li> <li>— quando i trasporti sono destinati ad impegnare per l'intero percorso linee di categoria B<sub>2</sub> senza particolari limitazioni (Art. 118) e linee di categorie superiori.</li> </ul> <p>In questi casi, durante il trasporto, può pertanto verificarsi che si abbiano eccedenze rispetto alla massa totale ammesso (tara + carico) e quindi anche rispetto alla massa per asse ed alla massa per metro corrente. Tali eccedenze sono ammesse purché non superino il 5% del limite di carico, superato il quale si dovrà provvedere allo scarico della parte eccedente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art.117</b></p> <p><b>REGIMI DI VELOCITÀ - INDICAZIONI DEL LIMITE DI CARICO SUI CARRI</b></p> <p><b>1. Per regime di velocità</b> s'intende la massima velocità ammissibile per carri in relazione alle loro caratteristiche costruttive e alle loro condizioni di carico.</p> <p><b>2. I regimi di velocità ed i rispettivi limiti ammessi sono:</b></p> <p style="padding-left: 20px;">- regime ordinario: velocità fino a 90 km/h (1);</p> <p>regime <span style="border: 1px solid black; padding: 0 5px;">S</span> : velocità fino a 100 km/h;</p> <p>regime <span style="border: 1px solid black; padding: 0 5px;">SS</span> : velocità fino a 120 km/h.</p> <p>(1) Solo in traffico interno. Per la velocità massima dei carri si veda Tabella 34</p> <p><b>3. In relazione alla classificazione delle linee, di cui all'Art.116/5, a sinistra su ogni parete o sponda laterale dei carri, o sui longheroni dei carri pianali senza sponde, sono indicati i limiti di carico relativi al carro per ciascuna categoria di linee e per ciascun regime di velocità, mediante i contrassegni previsti dal RIV e dall'Allegato II al RIV, Tomo 3, punto II.</b></p> <p>In traffico interno sono ammessi carri immatricolati FS recanti contrassegni analoghi agli esempi riportati nella nota (1) .</p> <p><b>3 bis.</b> Sulle linee di Categoria D4 i carri caricati per tali limiti devono rispettare la velocità di 100 Km/h. La prescrizione</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 ....<b>omissis</b>.....incombenze.</p> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>4.3</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> <p><b>4.6</b> I treni che non rispettano i limiti di</p>		<b>I</b>	<b>IF GI</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve essere praticata dall'agente addetto alla formazione treni. Significati nei richiami che figurano nei contrassegni</p> <p>1) limiti di carro da rispettare espressi in t per carri non atti a regime S;</p> <p>2) limiti di carro da rispettare espressi in t per carri inoltrati con treni che possono circolare alla velocità massima di 100 Km/h anche se il freno di questi carri non corrisponde a tutte le prescrizioni del regime S;</p> <p>3) limiti di carro da rispettare espressi in t per carri inoltrati con treni che possono circolare alla velocità massima di 120 Km/h anche se il freno di questi carri non corrisponde a tutte le prescrizioni del regime SS;</p> <p>4) carri che possono essere usati solo in traffico interno.</p> <p>4. Il limite di carico da osservare è quello corrispondente alla categoria più bassa delle linee da percorrere ed al regime di velocità d'inoltro del trasporto.</p> <p>Qualora si verifichi un'eccedenza di carico in trasporti da inoltrare in regime <b>S</b> o <b>SS</b> i trasporti stessi potranno essere inoltrati senza il trasbordo dell'eccedenza ad un regime di velocità inferiore compatibilmente con i limiti di carico da osservare.</p> <p>Se però si superano i limiti di carico previsti per il regime ordinario di velocità, si dovrà procedere al trasbordo dell'eccedenza, a meno che</p>	<p>profilo o di massa di cui al punto 4.3 sono denominati "trasporti eccezionali" e sono ammessi a circolare alle condizioni stabilite al punto 6.4.</p>				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>non ricorrano le condizioni previste dall'Art. 116 comma 9.</p> <p>5. Ferme restando, per tutti i carri, le velocità massime stabilite dall'Art. 66, si dovranno rispettare anche le eventuali restrizioni previste dal comma 3 bis del presente articolo, dall'art. 118 e dall'art. 119 e relative tabelle.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 118</b> <b>CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE F.S. IN CATEGORIE IN RELAZIONE AL LIMITE DI CARICO</b></p> <p>1. La determinazione del limite di carico dei carri, in relazione alle categorie alle quali sono ascritte le linee da percorrere, e delle relative condizioni di circolabilità, così come risultano dal presente e dal successivo art.119, nonché delle caratteristiche costruttive del carro (1), è applicabile a tutti i veicoli ammessi a circolare sull'infrastruttura nazionale, fatta eccezione per alcuni carri circolanti in base ad appositi Ordini di Servizio o a disposizioni speciali.</p> <p>Le medesime norme devono essere osservate anche per le sottostazioni mobili di trasformazione e per i carri alimentatori di cui al fascicolo Linea / Fascicolo orario.</p> <p>È altresì applicabile ai carri di altre Amministrazioni, recanti il contrassegno RIV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a 2 o 3 assi;</li> <li>- a 2 carrelli a 2, 3 e 4 assi ciascuno (1);</li> <li>- a 3 o 4 carrelli a 2 assi ciascuno.</li> </ul> <p>I rimanenti carri di altre Amministrazioni, sia che viaggino carichi sia che viaggino vuoti devono essere considerati come trasporti eccezionali e quindi formare oggetto di preventivi accordi fra le Amministrazioni interessate e di disposizioni particolari.</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche ....<b>omissis</b>.....incombenze.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(1) Vedasi le Norme per la verifica tecnica dei veicoli, Parte II – punto 12.1 e le Fiches di riferimento.</p> <p>2. Per determinate linee ascritte alle categorie D<sub>4</sub>, C<sub>3</sub> e B<sub>2</sub> il superamento del limite di carico delle categorie immediatamente inferiori (rispettivamente C<sub>3</sub>, B<sub>2</sub> ed A) impone alla circolazione dei carri le restrizioni specificate nelle tabelle 49 ter, 50 e 51, mentre per le linee ascritte alla categoria A, di cui alla tabella 53, le restrizioni relative sono valesi in ogni caso.</p> <p>I limiti di carico ammessi sulle linee di raccordo intorno ai principali nodi ferroviari non indicate dettagliatamente nella cartina Allegato IV e le relative condizioni di circolabilità dei carri sono specificati nella Tabella 55.</p> <p>3. Soppresso.</p> <p>4. Le linee che ammettono un limite di carico inferiore a quello della categoria A sono riportate nella Tabella 54. Per la determinazione del limite di carico dei carri da inoltrare su tali linee vedasi l'Art. 120/2.</p> <p>5. Nella cartina, allegato IV, che fa parte integrante del presente articolo, sono contraddistinte, con appositi segni convenzionali, le linee ed i tratti di linea ascritti alle seguenti categorie e sottocategorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D<sub>4</sub>, senza particolari limitazioni rispetto alle norme dell'Art. 117;</li> </ul>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- D<sub>4</sub>, con le limitazioni riportate nella Tabella 49 ter per carichi superiori al limite di carico relativo alla categoria C<sub>3</sub>;</p> <p>- C<sub>3</sub>, senza particolari limitazioni rispetto alle norme dell'Art. 117;</p> <p>- C<sub>3</sub>, con le limitazioni riportate nella Tabella 50, per carichi superiori al limite di carico relativo alla categoria B;</p> <p>- B<sub>2</sub>, senza particolari limitazioni rispetto alle norme dell'Art. 117;</p> <p>- B<sub>2</sub>, con le limitazioni riportate nella Tabella 51 per carichi superiori al limite di carico in categoria A;</p> <p>- A, senza particolari limitazioni rispetto alle norme dell'Art. 117;</p> <p>- A, con le limitazioni riportate nella Tabella 53.</p> <p>Inoltre sono indicate con apposito segno convenzionale le linee ed i tratti di linea, riportati nella Tabella 54, che ammettono un limite di carico inferiore a quello della categoria A.</p> <p><b>6.</b> Nell'interno delle stazioni interessate da più linee o tratti di linea su cui vigono, agli effetti del limite di carico, condizioni di circolabilità diverse, valgono quelle più favorevoli.</p> <p><b>7.</b> Qualora il carico dei veicoli in composizione ad un treno imponga, in relazione al limite di carico o per quanto detto all'Art. 117/5, il rispetto di limitazione di velocità, l'agente addetto alla formazione dei treni della stazione che compila il foglio di corsa per il percorso in cui trovasi il tratto</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interessato alla limitazione di velocità, o della stazione intermedia di tale percorso che mette i veicoli in composizione al treno deve darne comunicazione al macchinista e al capotreno con modulo M.40 (1).  (1) Formula . rispetto massa assiale veicoli non superate velocità..... Km/h da ..... a .....</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Art. 119</b> <b>LIMITAZIONI E TABELLE</b> Le limitazioni previste dalle tabelle del presente articolo devono essere prescritte al treno dall'agente addetto alla formazione treni secondo i criteri di cui al precedente Art. 118.</p> <p><b>TABELLE 49 ter Linee di categoria D/4 sulle quali, per i carri con carico superiore al limite in categoria C, vigono le restrizioni sotto indicate.</b></p> <p><b>TABELLA 50 Linee di categoria C/3 sulle quali, per i carri con carico superiore al limite in categoria B/2, vigono le restrizioni sotto indicate.</b></p> <p><b>TABELLA 51 Linee di categoria B/2 sulle quali, per i carri con carico superiore al limite in categoria A, vigono le restrizioni sotto indicate.</b></p> <p><b>TABELLA 52 Soppressa.</b></p> <p><b>TABELLA 53 Linee di categoria A sulle quali possono circolare i veicoli caricati fino al limite in categoria A con le seguenti restrizioni.</b></p> <p><b>TABELLA 54 Linee che ammettono una massa per asse o una massa per metro inferiore a quella in categoria A .</b></p> <p><b>TABELLA 55 Classificazione delle linee di raccordo intorno ai principali nodi.</b></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 altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la 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>IF</b></p>	
<p><b>Art. 120</b> <b>LIMITE DI CARICO DEI CARRI DESTINATI A PERCORRERE UNICAMENTE LINEE DELLA RETE FS</b></p> <p><b>1.</b> Avuto riguardo alla classificazione delle linee della rete FS agli effetti della</p>	<p><b>4.3</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare: a.1.il limite di massa ammesso</p>			<p><b>IF</b></p>	



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>massima massa assiale e della massima massa per metro corrente ammesse, quale risulta dall'art. 118, il limite di carico da rispettare è il più basso fra quelli ammessi, per le singole linee sulle quali il trasporto deve essere inoltrato.</p> <p>2. Per le linee sulle quali la massa assiale massima ammessa è inferiore alle 16 t (Tabella 54), il limite di carico da rispettare è il più basso tra i tre valori relativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- al limite di carico inscritto sul carro in corrispondenza della cat. A;</li> <li>- alla massa assiale ed alla massa per metro corrente risultanti dalla citata Tabella 54.</li> </ul>	<p>dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art.121</b> <b>CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE DELLE AMMINISTRAZIONI ESTERE - LIMITE DI CARICO PER TRASPORTI DIRETTI ALL'ESTERO</b></p> <p>1. La categoria a cui è ascritta la rete di ciascuna delle Amministrazioni estere aderenti al RIV (Regolamento per il reciproco uso dei carri in servizio internazionale) risulta dall'Allegato II RIV, Tomo 3 Categorie di linee, punto IV.</p> <p>2. Il limite di carico da osservare è il più basso fra quelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- derivanti dal rispetto delle norme dell'Art. 120 per la parte di percorso interessante la rete FS e di quelle del successivo Art. 124 per la parte di percorso eventualmente interessante le linee in concessione;</li> <li>- ammessi per le singole ferrovie estere attraverso le quali il trasporto deve essere inoltrato, secondo le indicazioni dell'Allegato II RIV, Tomo 3 Categorie di linee.</li> </ul> <p><b>Tabella 56</b> Soppressa</p> <p align="center"><b>Art. 122</b> <b>LIMITE DI CARICO PER I TRASPORTI PROVENIENTI DALL'ESTERO</b></p> <p>1. Per i trasporti provenienti dall'estero, tutte le stazioni delle FS e delle ferrovie concesse italiane, esclusa la Nord Milano, vengono considerate come poste su linee ascritte alla categoria normale C<sub>3</sub>, ad eccezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di quelle poste su linee classificate in</li> </ul>	<p><b>1.1</b> Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. 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> <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 ....omissis.....incombenze.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>categoria D<sub>4</sub>;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di quelle FS poste su linee classificate nelle categorie B<sub>2</sub> ed A con o senza limitazioni o che ammettono un limite di carico inferiore a quello della categoria A;</li> <li>- di quelle delle ferrovie concesse italiane, che ammettono limiti di carico inferiori a quello della categoria C<sub>3</sub>.</li> </ul> <p>In base agli accordi internazionali vigenti, tutte le linee delle FS e delle ferrovie concesse italiane, esclusa la Nord Milano, con limiti di carico inferiori a quello della categoria normale C<sub>3</sub> sono considerate, ai fini dell'accettazione dei carri provenienti dall'estero, come ascritte alla categoria B<sub>2</sub>.</p> <p>Resta salvo, per l'accettazione dei carri di altre Amministrazioni, quanto disposto dall'art 118/1. Vedasi peraltro il successivo art. 123.</p> <p><b>2.</b> Per i carri destinati a stazioni di cui al precedente comma 1 poste su linee che ammettono un limite di carico inferiore a quello corrispondente alla categoria B<sub>2</sub>, spetta alle FS assicurare, comunque, l'inoltro a destino dei trasporti, provvedendo, ove occorra, anche al trasbordo dell'eccedenza di carico.</p> <p>Per questi casi, le stazioni di confine devono attenersi alle istruzioni particolari diramate dall'Unità centrale competente.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 123</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>ECCEZIONI ALLE NORME DEGLI ARTT. 121 e 122</b></p> <p>1. Le FS possono concludere accordi speciali con altre Amministrazioni ferroviarie interessate, allo scopo di ammettere, per determinati traffici, a determinate condizioni e sulle linee tassativamente stabilite, limiti di carico diversi da quelli indicati in corrispondenza della categoria normale cui appartengono le linee stesse.</p> <p>2. Rientrano in tali accordi, tra gli altri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i trasporti caricati oltre il limite di carico in categoria C<sub>3</sub> e fino a quello in categoria D<sub>4</sub> purché dalla stazione di confine alla quale sono presentati possano raggiungere la loro destinazione percorrendo linee ascritte a tale categoria;</li> <li>- i trasporti destinati a quelle Amministrazioni estere in corrispondenza delle quali nell'Allegato II RIV, Tomo 3 Categorie di linee è ammesso un limite di carico superiore a quello della categoria normale.</li> </ul>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 124</b></p> <p align="center"><b>MASSA PER ASSE, MASSA PER METRO CORRENTE E LIMITE DI CARICO DEI CARRI DESTINATI A CIRCOLARE SU LINEE DI ALTRE FERROVIE E TRANVIE ITALIANE</b></p> <p>1. Ai fini del limite di carico da rispettare, la categoria a cui sono ascritte le linee delle altre Ferrovie e Tranvie italiane risulta dalla Tabella 57 - 1ª parte.</p> <p>Per le linee delle altre Ferrovie e Tranvie italiane, per le quali i valori massimi della massa per asse e della massa per metro corrente ammessi non corrispondono a quelli stabiliti per le categorie di cui all'Art. 116/5, tali valori sono riportati nella Tabella 57 - 2ª parte, nella quale sono pure indicate le limitazioni da rispettare sulle linee stesse.</p> <p><b>TABELLA 57 Massa assiale, massa per metro corrente e limite di carico dei carri destinati a circolare su linee di altre ferrovie e tranvie italiane (Parte I e II).</b></p> <p>2. Il limite di carico dei carri oggetto del presente articolo deve essere calcolato in base alle seguenti norme:</p> <p>— <b>Carri destinati a circolare sulle linee di cui alla Tabella 57, - 1ª parte:</b> il limite di carico da osservare è il più basso fra:</p> <p>— quello derivante dal rispetto delle norme del precedente Art. 120, per la parte del percorso interessante la Rete F.S.;</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>— quello indicato sul carro in corrispondenza della categoria cui è ascritta la linea della Ferrovia Concessa;</p> <p>— <b>Carri destinati a circolare sulle linee di cui alla Tabella 57, - 2ª parte:</b> il limite di carico da osservare è il più basso fra:</p> <p>— quello derivante dal rispetto delle norme del precedente Art. 120, per la parte del percorso interessante la Rete F.S.;</p> <p>— quello relativo alla massa assiale ammessa sulla linea della Ferrovia Concessa interessata;</p> <p>— quello relativo alla massa per metro corrente, stabilito in 4,8 t/m per tutte le linee elencate in detta 2ª parte;</p> <p>— quello indicato sul carro in corrispondenza della cat. C.</p> <p><b>3.</b> Per i carri provenienti dall'estero e destinati a stazioni poste sulle linee delle Ferrovie e Tranvie Concesse, di cui al precedente comma 1, valgono le norme dell'Art. 122.</p> <p>Accordi particolari disciplinano i rapporti fra le F.S. e le Ferrovie e Tranvie suddette per assicurare l'inoltro a destino di quei trasporti con carichi superiori al limite ammesso, determinato secondo le norme del precedente comma 1.</p> <p>Fanno eccezione i carri destinati a stazioni delle Ferrovie Nord - Milano, le quali aderiscono direttamente al RIV e le cui linee sono state, in sede</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>internazionale, classificate in categoria A. Pertanto le stazioni di confine devono accettare tali carri soltanto se sia stato rispettato il limite di carico indicato sul carro in corrispondenza della lettera A. Eccezioni a tale norma possono essere ammesse a seguito di accordi speciali conclusi fra le Ferrovie Nord - Milano e le F.S., in analogia a quanto detto al precedente Art. 123.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO XIV</b> <b>PASSO MASSIMO E DISPOSIZIONI PARTICOLARI</b> <b>RELATIVE AI VEICOLI</b> <b>Art. 125</b> <b>VEICOLI CIRCOLANTI SULLE LINEE DELLE FERROVIE E TRANVIE ITALIANE</b></p> <p>1. Fatta eccezione per le carrozze a due piani la cui circolabilità è indicata nel Fascicolo Linea / Fascicolo Orario e salvo le restrizioni di cui alla Tabella 58, tutti i veicoli regolarmente immatricolati presso una Amministrazione Ferroviaria, sono ammessi a circolare su tutte le linee della rete FS e su tutte le linee delle Ferrovie e delle Tranvie esercitate dall'industria privata, con le quali è ammesso lo scambio del materiale mobile per il servizio cumulativo o per quello di corrispondenza, indicate all'Art. 124.</p> <p><b>TABELLA 58 Restrizioni alla circolazione dei veicoli.</b></p> <p>2. Le eventuali limitazioni previste nel Fascicolo Linea / Fascicolo Orario relativo alla circolabilità delle carrozze a due piani devono essere prescritte al treno con M. 40 dall'agente addetto alla formazione treni.</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>		<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.</p>
<p align="center"><b>CAPITOLO XV</b> <b>ECCEDENZE DI PROFILO</b> <b>Art.126</b> <b>PROFILO LIMITE PER IL MATERIALE ROTABILE E PER IL CARICO DEI CARRI</b></p> <p>1. Un carico su carro scoperto, per</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche ....omissis.....incombenze.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di</p>		<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che</p>



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere considerato regolare ai fini degli ingombri, deve soddisfare le condizioni rappresentate da un contorno di riferimento denominato "profilo limite di carico FS" (1)(fig.1) e dalle regole ad esso associate (Art. 127).</p> <p>I carichi diretti all'estero devono rispettare i profili limite di carico delle reti interessate o quello internazionale (2) (fig.3) previsti dall'Allegato II al RIV, Tomo 1, Tavola 1.</p> <p>(1) La linea Roma – Lido di Roma ha un proprio profilo limite di carico (Fig. 2). Il profilo limite di carico FS vale anche per la linea Napoli Pozzuoli – Torregareta, con la seguente limitazione: per tutta la linea il profilo limite di carico deve essere limitato in altezza a metri 4,10 sul piano del ferro, ferme restando fino a tale altezza le dimensioni in larghezza del proprio limite di carico.</p> <p>(2) Il profilo limite di carico internazionale è ammesso per tutte le linee delle reti aderenti al RIV con l'eccezione delle linee della Gran Bretagna e dell'Iran.</p> <p><b>FIGURA 1</b> Profilo limite di carico FS.  <b>FIGURA 2</b> Profilo limite di carico per linea Roma – Lido di Roma.  <b>FIGURA 3</b> Profilo limite di carico Internazionale.</p> <p><b>2.</b> I trasporti combinati "codificati" possono essere effettuati rispettando la codifica della linea anziché il profilo limite di carico, nel rispetto di quanto</p>	<p>ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>4.3</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> <p><b>4.6</b> I treni che non rispettano i limiti di profilo o di massa di cui al punto 4.3 sono denominati "trasporti eccezionali" e sono ammessi a circolare alle condizioni stabilite al punto 6.4.</p> <p><b>6.5</b> I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può</p>				<p>riguarda le attività relative ai veicoli.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>previsto nella specifica normativa e relative autorizzazioni emanate dalla Rete Ferroviaria Italiana.</p> <p>3. I rotabili di nuova costruzione devono essere dimensionati con i criteri indicati nella Fiche UIC 505-1.</p> <p>Il materiale rotabile non immatricolato FS è ammesso a circolare sulla rete FS se contrassegnato RIC (3) o RIV (4) oppure se autorizzato dalla Rete Ferroviaria Italiana.</p> <p>(3) Deve soddisfare anche alle condizioni speciali della rete FS indicate nel RIC, allegato II.</p> <p>(4) Ovvero, provvisto del contrassegno indicato nel RIV tavola I specificante l'accettazione del rotabile sulle linee delle rete FS.</p> <p><b>Art.127</b>  <b>LIMITAZIONE DELLA LARGHEZZA DEI CARICHI</b></p> <p>La larghezza massima dei carichi su carri scoperti, misurata su binario orizzontale e rettilineo, deve tenere conto, rispetto al profilo limite di carico, su ogni lato, delle riduzioni (1) indicate nelle Tabelle 59 e 60.</p> <p><b>TABELLA 59A</b> Distanze minime orizzontali, in cm, da rispettare da ambedue i lati fra il profilo limite e le parti del carico.</p> <p><b>TABELLA 59B</b> Distanze minime orizzontali, in cm, da rispettare da ambedue i lati fra il profilo limite e le parti del carico.</p> <p><b>TABELLA 60</b> Distanze minime orizzontali,</p>	<p>eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti. In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>in cm, da rispettare da ambedue i lati fra i carichi e le pareti laterali o gli stanti dei carri scudo o intermedi.</b></p> <p>(1) Tali riduzioni trovano applicazione anche per la verifica dei veicoli nel caso che questi presentino palesi deformazioni di elementi ( stanti, portelloni laterali ecc) o aggiunte di parti non previste in sede costruttiva ( staffe, agganci ecc.).</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 128 . TRASPORTO COMBINATO CODIFICATO</b></p> <p>1. È consentita l'effettuazione di trasporti combinati codificati aventi dimensioni generalmente maggiori di quelle permesse dal profilo limite di carico FS, senza che i trasporti stessi siano considerati eccezionali, purché siano rispettate tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la linea da percorrere sia codificata;</li> <li>- il carro specializzato sia munito del codice di compatibilità;</li> <li>- l'unità di carico codificata sia compatibile con il carro;</li> <li>- la codifica del trasporto (unità di carico + carro) sia compatibile con la linea ed abbia un numero di profilo uguale od inferiore alla codifica della linea.</li> </ul> <p>2. Le unità di carico codificate standard sono le casse mobili e i semirimorchi che hanno codice di compatibilità rispettivamente "C" e "P". I semirimorchi possono portare anche altri codici di compatibilità, secondo la tecnica di carico adottata.</p> <p>3. Alcuni carri hanno caratteristiche</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche ....<b>omissis</b>.....incombenze.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>6.5 I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono</p>		<b>I</b>	<b>GI IF</b>	<p>Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>peggiorative o migliorative rispetto al carro unificato di riferimento previsto dalla codificazione e sono provvisti di un contrassegno nel quale è riportato, oltre al codice di compatibilità, una cifra che indica, per la Rete eventualmente riportata, la possibilità di trasportare unità di carico con numero di profilo inferiore o equivalente alla codifica della linea:</p> <p>a) se la cifra riportata è 0, oppure</p> <p>b) diminuito del numero riportato, se la cifra è preceduta dal segno negativo, oppure</p> <p>umentato del numero riportato, se la cifra è preceduta dal segno positivo.</p> <p>4. La compatibilità dei principali trasporti codificati ammessi sulle linee indicate nelle cartine dell'Allegato IV bis, viene riassunta nel prospetto seguente:</p> <p><b>Prospetto.....</b></p> <p>5. La Rete Ferroviaria Italiana ha autorizzato la circolazione, in via sperimentale, di altri sistemi di trasporto codificato aventi caratteristiche particolari, alle condizioni e sulle linee riportate nelle relative autorizzazioni.</p> <p>6. I trasporti codificati devono essere effettuati rispettando le modalità di esecuzione previste nella specifica normativa in vigore.</p> <p>I trasporti codificati conformi ai requisiti</p>	<p>ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti. In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del comma 1 viaggiano come trasporti normali sulle linee indicate nelle cartine dell'Allegato IV bis.</p> <p>Mancando anche uno solo dei requisiti richiesti dal comma 1 il trasporto non è più codificato e deve essere effettuato nel rispetto del profilo limite di carico FS o, altrimenti, essere autorizzato come trasporto eccezionale alle condizioni di cui all'Art. 129.</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CAPITOLO XVI</b> <b>TRASPORTI AVENTI CARATTERISTICHE PARTICOLARI</b> <b>Art. 129</b> <b>TRASPORTI ECCEZIONALI</b></p> <p>Sono trasporti eccezionali quelli che non soddisfano alle normali condizioni previste per il carico e la circolazione dei veicoli.</p> <p>Tali trasporti sono specificatamente indicati nelle "Norme per l'effettuazione dei Trasporti Eccezionali" e, per i trasporti internazionali, nel Regolamento per il reciproco uso dei carri in servizio internazionale (RIV), e nelle Direttive per il carico (Allegato II al RIV, Tomo 1).</p> <p>I trasporti eccezionali devono essere preventivamente autorizzati sulla rete FS dalla Rete Ferroviaria Italiana, che specificherà nell'autorizzazione le eventuali prescrizioni di inoltro.</p> <p>Gli iter procedurali per l'inoltro dei trasporti eccezionali sono regolamentati da specifica normativa della Rete Ferroviaria Italiana.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali Infrastruttura, per il territorio di propria competenza, sono tenute a presidiare affinché gli interventi all'infrastruttura non rendano più svantaggiosi i profili minimi degli ostacoli delle linee.</p>	<p><b>4.6</b> I treni che non rispettano i limiti di profilo o di massa di cui al punto 4.3 sono denominati "trasporti eccezionali" e sono ammessi a circolare alle condizioni stabilite al punto 6.4.</p> <p><b>6.4</b> I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.</p>
<p align="center"><b>Art. 130</b> <b>Soppresso</b></p>					
<p align="center"><b>Art. 131</b></p>	<p><b>1.1</b> Il presente Regolamento contiene le</p>			<b>IF</b>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>TRASPORTI PARTICOLARI SU UNO O PIÙ CARRI</b>  <b>(Grossi massi, colli indivisibili, ecc.)</b>  <b>A) I trasporti merci devono essere eseguiti nel rispetto delle prescrizioni del Regolamento Internazionale Veicoli (RIV ed Allegato II al RIV)</b>  1. Soppresso  2. Soppresso  <b>B) Trasporti di colli di massa elevata</b>  3. Agli effetti della normativa di esercizio di cui ai successivi comma 5 e 7, sono da considerare "colli di massa elevata " quelli di massa indivisibile superiore a 20 t.  4. Per il carico di detti colli dovrà essere verificato il rispetto delle norme di carico contenute nell'Allegato II al RIV, Tomo 1 e Tomo 2.  5. L'inoltro di carri carichi di colli di massa elevata deve essere fatto di regola soltanto con treni merci esclusi quelli per trasporti derrate e simili.  6. Soppresso  7. I carri carichi di colli di massa elevata possono essere manovrati a spinta ed a gravità a condizione che la loro massa totale sia inferiore a 100 t (1).  (1) Ai carri deve essere applicata l'etichetta M249 ter od M249, rispettivamente, quando la loro massa totale sia uguale o superiore a 100 t, oppure inferiore.  <b>C) Trasporti per i quali occorre l'impiego di più di un carro</b></p>	<p>norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.  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>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>8. Per i trasporti per i quali occorre l'impiego di più di un carro valgono le norme per il carico dei carri contenute nell'Allegato II al RIV, Tomo 1 e Tomo 2. I trasporti su carri con bilico sono trasporti eccezionali, ai sensi dell'Allegato II al RIV, Tomo 1 punto 7, e come tali le prescrizioni per la loro esecuzione sono riportate nelle relative autorizzazioni emesse dalla Rete Ferroviaria Italiana.</p> <p>9. Soppresso</p> <p>10. Soppresso</p> <p>11. Soppresso</p> <p>12. Soppresso</p> <p>13. Soppresso</p> <p>14. Soppresso</p> <p>15. Soppresso</p> <p>16. I trasporti di rotaie e tondini di ferro effettuati su coppie di carri senza bilico, devono essere realizzati secondo quanto previsto dall'Allegato II al RIV, Tomo 1 e Tomo 2, con l'obbligo di divieto di manovra a spinta e gravità.</p> <p>17. Soppresso</p> <p>18. L'inoltro dei trasporti di rotaie effettuati su carri senza bilico appositamente attrezzati deve avvenire in base a quanto previsto dall'Allegato II al RIV.</p> <p>I trasporti di rotaie effettuati con complessi di carri specializzati immatricolati FS tipo Vrt o Vrtz non previsti dall'Allegato II al RIV, possono essere inoltrati, in traffico interno, alle condizioni seguenti.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'inoltro di complessi specializzati per il trasporto di rotaie da 18, 24 e 36 m (coppie, terne, quaterne o cinque di carri tipo Vrt o Vrtz) deve avvenire, di norma, a treno completo.</p> <p>In caso di necessità è consentito l'inoltro, in composizione a treni merci, di uno o più di tali complessi, fino ad un massimo di 16 veicoli, ubicati in coda.</p> <p>L'inoltro di complessi specializzati per il trasporto di rotaie da 108 m (sestine di carri tipo Vrtz) deve avvenire con apposito treno merci costituito da massimo due complessi di rotaie da 108 m ed altri carri fino all'eventuale completamento della prestazione.</p> <p>È ammessa l'aggiunta in coda assoluta di un carro attrezzi.</p> <p>L'inoltro di complessi specializzati per il trasporto di rotaie da 144 m (ottavine di carri tipo Vrtz) deve avvenire con apposito treno merci costituito da massimo due complessi di rotaie da 144 m ed altri carri carichi fino all'eventuale completamento della prestazione.</p> <p>È ammessa l'aggiunta in coda, dopo il primo o il secondo complesso di rotaie da 144 m, di un carro attrezzi e/o di carri carichi o vuoti per garantire il rispetto dell'Art. 72/7 e 72/10 (percentuale minima di massa frenata nella parte rimorchiata e nella seconda metà nonché massa frenata del veicolo di coda e degli ultimi 10 assi).</p> <p>È ammesso, dopo il primo complesso di rotaie da 144 m e due carri carichi con</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>massa per asse (tara + carico) minima di 16 t, l'aggiunta di complessi per il trasporto di rotaie da 18, 24 e 36 m (coppie, terne, quaterne o cinque di carri tipo Vrt o Vrtz), carichi, fino all'eventuale completamento della prestazione.</p> <p>Ai trasporti di rotaie da 108 m e 144 m si applicano le seguenti modalità di circolazione integrative comuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il primo complesso deve essere ubicato attiguo alla locomotiva mentre l'altro deve essere separato dal primo da almeno 2 carri carichi, aventi una massa per asse (tara+carico) minima di 16 t;</li> <li>- i treni interessati dai trasporti non devono superare la velocità di 30 km/h sui rami deviati degli scambi;</li> <li>- il veicolo di coda deve essere munito di freno efficiente e, se vi funziona il solo freno a mano, deve essere occupato da frenatore;</li> <li>- sono vietati il rinforzo in coda nonché le manovre a spinta e a gravità (applicazione dell'etichetta M 249 bis).</li> </ul> <p>Allo scopo di non provocare fluttuazioni anormali nel convoglio, il personale di condotta deve curare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che la fase di avviamento e di ripresa della corsa sia graduale e limitata, specie quando il tracciato delle linee presenta curve;</li> <li>- di evitare, per quanto possibile, frenature a fondo a bassa velocità.</li> </ul> <p>A tal fine l'agente addetto alla</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
formazione treni dovrà indicare nel modulo M 40 da consegnare al personale di condotta che il treno trasporta rotaie da 108 m o 144 m e prescrivere di non superare la velocità di 30 km/h sui rami deviati degli scambi.					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 132 TRASPORTI DI MERCI PERICOLOSE</b></p> <p>1. I trasporti di merci pericolose devono essere eseguiti nel rispetto delle prescrizioni del Regolamento concernente il trasporto Internazionale Ferroviario delle merci pericolose (RID) e delle leggi e normative vigenti.</p> <p>2. L'agente addetto alla formazione treni deve avvisare per iscritto il personale di condotta del trasporto di esplosivi, utilizzando la formula: <i>"Carro n..... contenente esplosivi della classe 1 del RID, per ...."</i></p> <p>3. Il personale addetto alla formazione treni deve comunicare per iscritto agli agenti designati dalla Rete Ferroviaria italiana (DM, DCO, DU) se nel trasporto sono previste una o più delle seguenti tipologie di merci:</p> <p>a) esplosivi (classe 1 del RID); b) gas liquefatti refrigerati (classe 2 del RID) per i quali in lettera di vettura è obbligatoria l'indicazione della data di possibile apertura delle valvole di sicurezza del serbatoio contenente tali gas; c) materie radioattive fissili (classe 7 del RID).</p> <p>Il DM/DCO/DU deve estendere l'avviso con dispaccio a tutte le stazioni interessate, secondo le modalità previste dalla normativa vigente, nel caso di presenza di una o più delle tre suddette tipologie di merci.</p>	<p><b>1.1</b> 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>			<p align="center"><b>IF</b></p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 133</b> <b>TRASPORTI DI BESTIE FEROCI</b></p> <p>I trasporti di bestie feroci si effettuano di norma con treni merci. Sulle linee non servite da treni merci potranno aver luogo con treni viaggiatori, avendo cura di collocare i carri lontano dalle carrozze con viaggiatori.</p>					
<p align="center"><b>Capitolo XVII</b> <b>PASSAGGIO DEI ROTABILI SULLE NAVI TRAGHETTO</b></p> <p align="center"><b>Art. 134</b> <b>NAVI TRAGHETTO ED INVASATURE</b></p> <p>1. Per il trasporto marittimo dei rotabili sono in esercizio apposite navi traghetto armate di binari.</p> <p>2. Nelle stazioni marittime di approdo delle navi traghetto esistono apposite invasature, munite di ponti mobili della lunghezza di m 30, che congiungono i binari della nave con quelli della stazione.</p> <p align="center"><b>Art.135</b> <b>MASSA MASSIMA PER ASSE AMMESSO SUI BINARI DELLE NAVI TRAGHETTO</b></p> <p>La massa per asse ammessa sui binari di tutte le navi è di 22,5 t.</p> <p align="center"><b>Art.136</b> <b>CONDIZIONI NORMALI DI AMMISSIBILITÀ DEI VEICOLI SULLE NAVI TRAGHETTO</b></p> <p>1. Sono ammessi al trasporto sulle navi traghetto:</p> <p>a) i veicoli a due sale, qualunque sia il loro passo, di proprietà F.S. o privata</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>immatricolati nel parco F.S. o di proprietà di altre ferrovie italiane ed estere;</p> <p>b) tutti i veicoli a carrelli con due sale per carrello, sia immatricolati FS che esteri, marcati RIC e portanti il contrassegno indicato nell'Allegato IV del RIC, oppure marcati RIV se possono superare contemporaneamente un angolo massimo di inclinazione di 1° 30' e curve di raggio indicate nell'Elenco pag. IV - 3 dell'Allegato IV del RIV;</p> <p>c) i veicoli a carrelli nazionali ed esteri con due sale per carrello (eccettuati quelli con ruota dentata, di cui all'Art. 138-a) e le carrozze a due piani (3) non aventi i contrassegni del precedente punto b). Tali veicoli però di regola non possono essere imbarcati sui binari laterali delle navi (1);</p> <p>d) i veicoli F.S. a carrelli con tre sale per carrello solo sui binari centrali subordinatamente all'assetto longitudinale della nave ed altezza della marea, a giudizio del Comandante.</p> <p>(1) Sui binari laterali è ammesso l'imbarco anche delle carrozze a carrelli anche non marcate RIC purchè la rotazione libera di ciascun carrello, delle due parti, su di un piano orizzontale rispetto all'asse longitudinale del veicolo sia di almeno:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2° se la distanza tra i perni è di 6 metri;  3° se la distanza tra i perni è di 10 metri;  5° se la distanza tra i perni è di 17 metri.  Inoltre i carrelli debbono consentire anche sul piano verticale una rotazione, nei due sensi, di 1°30'.</p> <p>Le due rotazioni sui piani orizzontale e verticale debbono poter avvenire contemporaneamente.</p> <p>Le carrozze a carrelli FS non marcate RIC che non rispondono ai requisiti suddetti, necessari per la iscrizione sui binari con curve di metri 110 o metri 120 di raggio e che pertanto non possono essere imbarcate sui binari laterali delle navi sono le seguenti :</p> <p><b>Prospetto...</b></p> <p>(3) Il traghettamento delle carrozze a due piani è possibile solo come trasporto eccezionale.</p> <p>2. I veicoli a carrelli ammessi al trasporto in base ai precedenti punti b), c) e d), non devono presentare, a veicolo carico, alcuna parte fissa del telaio compresa tra i perni dei carrelli, a un'altezza sul piano del ferro minire del valore indicato nella Tabella 61, per ciascuna distanza del perno dal più vicino carrello. Per distanze intermedie, non indicate nella tabella si dovrà prendere sempre la distanza immediatamente superiore.</p> <p><b>TABELLA 61</b> Altezza minima di parti del telaio per alcuni tipi di veicoli destinati all'imbarco.</p> <p><b>Art. 137</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>CONDIZIONI ECCEZIONALI DI AMMISSIBILITÀ DEI VEICOLI SULLE NAVI TRAGHETTO</b></p> <p>1. Possono essere ammessi al trasporto sulle navi traghetti:</p> <p>a) i veicoli a carrelli con due o tre sale per carrello, di altre ferrovie italiane ed estere oppure privati iscritti nel parco F.S., previo benestare del competente Ufficio Esercizio Navigazione ed in particolare del Comandante della nave, che stabiliranno, in relazione alle caratteristiche del veicolo ed alle condizioni del mare e della marea, le modalità di carico, il momento e la corsa più opportuna per il trasporto;</p> <p>b) i trasporti su carri congiunti, limitatamente a quelli dei pali di cemento e simili caricati su carri con bilico, delle rotaie da m 18, caricate su carri Vrtz 808339727914 ÷ 915 e delle rotaie di lunghezza superiore fino a m 48, caricate su gruppi di carri Poz, Po oppure Vrt.</p> <p>Inoltre i trasporti con carri scudo che non possono essere tolti durante le manovre per la presenza di oggetti del carico, a condizione che il quoziente tra la distanza verticale intercorrente tra il punto più lontano e più sporgente verso il basso dell'oggetto del carico ed il piano del carro scudo e la distanza orizzontale che intercorre tra il punto anzidetto dell'oggetto del carico e l'asse più vicino del carro portante, se</p>	<p align="center"><i>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</i></p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>questo è a due assi, oppure il più vicino perno di rotazione, se detto carro è a carrelli, non risulti inferiore a 0,0262.</p> <p>Per consentire i controlli necessari la stazione di partenza del trasporto, dovrà richiedere l'intervento di un Capo Tecnico della Sede Verifica più vicina, in precedenza alle operazioni di carico, onde queste possano essere da lui predisposte ed eseguite in modo che la anzidetta condizione risulti soddisfatta. Ad operazioni di carico e controlli ultimati il predetto Capo Tecnico dovrà annotare e sottoscrivere sul documento di spedizione del trasporto quanto segue: «Il trasporto consente la rotazione di 1° 30' del piano del carro scudo rispetto a quello del carro carico, ai fini della possibilità di imbarco sulle navi traghetto».</p> <p>c) i carri snodati a tre sale a due piani, specializzati per il trasporto di auto, alle condizioni previste dall'Allegato IV punto 2 del RIV; il Comando della nave, ad evitare possibili anomalie, dovrà curare che l'imbarco e lo sbarco avvenga solo quando l'assetto reciproco della nave invasata e del ponte mobile lo consente.</p> <p>2. È lasciata al competente Ufficio Esercizio Navigazione ed in particolare al Comandante della nave traghetto ogni decisione circa l'ammissione sulle navi dei trasporti citati al precedente comma 1, in relazione alle condizioni</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del mare e della marea nonché la facoltà di stabilire il momento e la corsa più opportuni per il trasporto. Inoltre i trasporti di cui ai punti a) e b) possono essere effettuati alle seguenti condizioni:</p> <p>nel caso di impiego di una nave a tre binari, il trasporto deve essere senza eccezioni, caricato soltanto sul binario di centro e nel caso di impiego di una nave a quattro binari soltanto sui due binari centrali;</p> <p>- se il carico dei pali di cemento e simili è fatto su due carri con bilico, non congiunti con i normali organi di attacco ma con una barra rigida, il trasporto dovrà possibilmente essere imbarcato trainandolo isolato, a mezzo degli organi della nave. Ove ciò non sia possibile o riesca troppo difficoltoso, il trasporto potrà essere spinto dalla locomotiva, ma soltanto isolato o in testa alla colonna che viene imbarcata, in modo che non vi sia davanti alcun altro carro da spingere.</p> <p><b>Art.138</b>  <b>ESCLUSIONE DI VEICOLI DALLE NAVI TRAGHETTO</b></p> <p>Sono esclusi dal trasporto sulle navi tragheto:</p> <p>a) le carrozze a carrelli con ruote dentate, per linee a dentiera, BDuz gr. 649005 ed il carro a carrelli Vaz 30839710020.</p> <p>b) i veicoli a tre o più sale indipendenti, ad eccezione di quelli</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>snodati di cui al precedente Art. 137/1 c) e quelli a carrelli con più di tre sale per carrello;</p> <p>c) i trasporti che richiedono l'impiego di più di un carro (trasporti su carri congiunti o con carro scudo che non possa essere tolto durante la manovra), ad eccezione di quelli indicati, per la possibile ammissione, all'Art. 137/1 b).</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 139</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PASSAGGIO DI VEICOLI NORMALMENTE ESCLUSI</b></p> <p>Per ripartizione, concentramento o invio alla riparazione, potranno essere anche trasportati veicoli non soddisfacenti alle condizioni sopraccennate, prendendo di volta in volta accordi con il competente Ufficio Esercizio Navigazione. Questi veicoli, dopo lo sbarco dalle navi tragheto, dovranno essere segnalati al personale di verifica per una accurata visita, da eseguire prima che vengano rimessi in circolazione, allo scopo di constatare che non abbiano subito avarie.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 140</b></p> <p style="text-align: center;"><b>TRASPORTO DEI MEZZI DI TRAZIONE SULLE NAVI TRAGHETTO</b></p> <p><b>A) Locomotive</b></p> <p>1. Le operazioni di imbarco e sbarco delle locomotive sulle navi tragheto debbono essere effettuate con particolari precauzioni, in modo da rendere pressoché nulla l'inclinazione del ponte mobile sull'orizzonte e da contenere, entro limiti accettabili, lo</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sbandamento trasversale della nave.</p> <p>2. Sulle navi a tre binari le locomotive debbono essere caricate esclusivamente sul binario di centro; sulle navi a quattro binari soltanto sui due binari centrali. Pertanto, in occasione di trasporto di una locomotiva, la stazione dovrà prendere di volta in volta accordi con il competente Ufficio Esercizio Navigazione.</p> <p>3. Le locomotive a vapore di regola sono ammesse al traghetto a spente.</p> <p>L'imbarco delle locomotive elettriche è anche subordinato al benessere del personale di macchina di scorta, che prima di concederlo è tenuto ad assicurarsi del completo abbassamento degli organi di presa corrente.</p> <p><b>B) Automotrici</b></p> <p>4. Le automotrici termiche ed elettriche possono essere imbarcate unicamente sui binari centrali delle navi traghetto a quattro ed a tre binari. Esse non debbono essere intercalate con altri rotabili e debbono essere imbarcate per ultimo, in modo che vengano ad occupare il posto più prossimo all'accesso della nave.</p> <p>5. Le automotrici termiche possono essere imbarcate e sbarcate sia con i propri mezzi sia con l'impiego dei normali mezzi di manovra.</p> <p>6. L'imbarco delle automotrici elettriche è anche subordinato al benessere del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale di macchina di scorta, che, come per le locomotive elettriche, prima di concederlo deve assicurarsi del completo abbassamento degli organi di presa corrente.</p> <p>7. È ammesso il traghettamento delle automotrici con viaggiatori.</p> <p><b>Art. 141</b>  <b>TRASPORTI ECCEZIONALI SULLE NAVI TRAGHETTO</b></p> <p>Per i trasporti eccezionali, sia con veicoli ammessi che con i veicoli esclusi, l'imbarco, il traghettamento e lo sbarco saranno effettuati con le norme particolari diramate di volta in volta dal Servizio Materiale e Trazione, d'intesa con il Settore della Navigazione.</p> <p><b>Art. 142</b>  <b>TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE SULLE NAVI TRAGHETTO</b></p> <p>Il trasporto delle merci pericolose e nocive sulle navi traghetti, quando sono ammesse, è regolato da apposite norme.</p> <p><b>Art. 143</b>  <b>CIRCOLAZIONE DELLE NAVI TRAGHETTO</b>  <b>A) Partenza ed arrivo delle corse marittime</b></p> <p>1. Le navi traghetti in attività di servizio sono considerate come treni. L'ordine di partenza di ogni corsa marittima è affidato al comandante della nave che deve provvedere al licenziamento all'ora stabilita dall'orario di servizio, sempre che non si oppongono le condizioni del mare o</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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riceva dall'operatore del movimento diversa indicazione con comunicazione registrata.</p> <p>L'ora di partenza e di arrivo insieme ad eventuali anomalie che si siano verificate devono essere annotate dal comandante della nave sulla relazione giornaliera. Il comandante deve, inoltre, preavvisare tempestivamente l'operatore del movimento interessato in caso di ritardo della corsa.</p> <p>Le Unità periferiche interessate possono stabilire particolari norme di dettaglio in ragione delle condizioni impiantistiche locali.</p> <p><b>B) Foglio veicoli</b></p> <p>2. Ogni corsa marittima deve essere scortata solo dal foglio veicoli.</p> <p>3. Per le corse attraverso lo Stretto di Messina il foglio veicoli sarà compilato a cura della stazione di partenza e consegnato al Comando di bordo. Il suddetto foglio sarà ritirato a cura della stazione di arrivo.</p> <p>Per le corse con la Sardegna, tale foglio, compilato come sopra, deve essere consegnato, a cura della stazione di partenza, al Comando di bordo e da questi a fine corsa alla stazione di arrivo.</p> <p><b>C) Durata della traversata</b></p> <p>4. Il tempo stabilito dall'orario per la traversata s'intende iniziato dal momento in cui il dirigente, dopo terminata la manovra di sollevamento del ponte mobile, da il segnale di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>partenza e finito al momento in cui dopo terminata la manovra di ormeggio della nave nella invasatura, è possibile iniziare l'operazione di abbassamento del ponte anzidetto.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art.144</b></p> <p style="text-align: center;"><b>MANOVRE DI CARICO E SCARICO</b></p> <p><b>A) Manovre di imbarco e sbarco dei rotabili</b></p> <p>1. Tra il materiale da imbarcare o sbarcare e la locomotiva di manovra deve essere interposto un sufficiente numero di carri scudo, in modo da rispettare le norme prescritte nel secondo capoverso del comma 4 di cui appresso.</p> <p>2. Le colonne di manovra non dovranno avere lunghezza superiore a quella corrispondente al numero complessivo dei rotabili da imbarcare su ciascuna nave o da sbarcare dalla medesima, oltre il sufficiente numero di carri scudo come sopra detto.</p> <p>3. Le manovre dei rotabili sui binari di terraferma saranno dirette ed eseguite dal personale di stazione; quelle di imbarco e di sbarco saranno invece dirette dal Comando di bordo ed eseguite dal personale di stazione.</p> <p>Il Comando di bordo regola tali manovre nel senso che stabilisce in qual modo il carico e lo scarico debbono essere eseguiti, in rapporto alle esigenze nautiche (assetto longitudinale e trasversale della nave, posizione delle colonne di rotabili sui</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>binari di bordo, ecc.).</p> <p>4. Il personale di manovra della stazione, cui compete esclusivamente l'esecuzione materiale delle manovre di imbarco e sbarco, vi provvede secondo le particolari disposizioni del citato Comando di bordo. Pertanto le manovre per l'imbarco e lo sbarco dei rotabili non potranno essere iniziate senza il consenso del Comando stesso, dal quale le manovre sono regolate dal momento in cui il primo rotabile che accede a bordo avrà impegnato il binario del ponte mobile, per il carico, fino al momento in cui l'ultimo rotabile avrà abbandonato il binario di detto ponte, per lo scarico.</p> <p>L'imbarco non potrà comunque avere inizio se non è stata autorizzata l'entrata a bordo con le modalità di cui al successivo comma 6.</p> <p>5. Dopo l'imbarco a bordo, ciascuna colonna di veicoli sarà frenata a fondo, a mezzo del freno continuo se questo è in azione, sul binario della nave ove è stata sistemata, a cura del personale di manovra della stazione.</p> <p>La manovra di imbarco s'intende ultimata quando l'ultimo rotabile da imbarcare è salito a bordo e la locomotiva di manovra, con i relativi carri scudo, è stata staccata ed ha liberato il binario del ponte mobile.</p> <p>La manovra di sbarco s'intende a sua volta ultimata quando l'ultimo rotabile da sbarcare ha liberato il binario del</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ponete suddetto. L'ordine di abbassamento o di sollevamento del ponte mobile deve essere dato dal Comando della nave.</p> <p><b>B) Segnali speciali per le manovre</b></p> <p>6. Per regolare ed agevolare l'esecuzione delle manovre di imbarco o sbarco del materiale ferroviario nelle stazioni marittime, in corrispondenza di ciascuna invasatura ed in posizione elevata e ben visibile, possono essere sistemati appositi segnali luminosi, a combinazione di lettere a luce bianca. I detti segnali, manovrati dal personale del movimento, dietro ordine del Comando della nave, proiettano le lettere «E», «R», «F» o «U», indicanti rispettivamente la manovra di «Entrata a bordo», di «Rallentare», di «Fermata» o di «Uscita».</p> <p>In assenza dei suddetti segnali luminosi le manovre di imbarco e sbarco possono essere regolate mediante le stesse segnalazioni impartite con i modi comuni, secondo quanto stabilito in sede locale e riportato nei registri delle disposizioni di servizio.</p> <p><b>C) Velocità delle manovre</b></p> <p>7. Le manovre di imbarco dei rotabili sulle navi traghetto debbono essere eseguite a passo di uomo, previo arresto prima d'impegnare il ponte mobile.</p> <p>Il ponte mobile, non dovrà essere impegnato se non quando, per ordine del Comando di bordo, sia stata</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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>autorizzata l'entrata a bordo con le modalità di cui al precedente comma 6.</p> <p><b>D) Locomotive da adibire alle manovre</b></p> <p><b>8.</b> Le manovre possono essere eseguite con locomotive elettriche e diesel di qualsiasi tipo.</p> <p>Durante le stesse, le locomotive diesel possono, di norma, percorrere il binario del ponte mobile senza però oltrepassare la capria di sollevamento del ponte stesso, salvo particolari eccezioni che di volta in volta potranno essere disposte dal Comando di bordo; le locomotive elettriche invece non debbono oltrepassare il segnale di abbassamento archetti posto sul ponte mobile.</p> <p><b>E) Manovre di carico e scarico con cavi ed argani di bordo</b></p> <p><b>9.</b> In casi particolari, il Comando della nave potrà servirsi degli argani o dei cavi di bordo per sussidiare le manovre di carico e scarico dei rotabili.</p> <p><b>F) Successione dei rotabili da imbarcare</b></p> <p><b>10.</b> Il personale a terra, interessato alle operazioni di manovra, dovrà attenersi alle disposizioni che, di volta in volta, prima dell'inizio delle stesse, potranno essere date dal Comando di bordo circa il numero, la qualità e la successione dei rotabili da imbarcare, in dipendenza dalle condizioni del tempo, del mare e dell'assetto della nave. Il comando suddetto, quando ne</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sia il caso, dovrà dare disposizioni in tempo utile perché possono essere osservate.</p> <p><b>11.</b> Il comando di bordo e il responsabile delle manovre a terra riferiranno con apposita annotazione, il primo nella relazione giornaliera, giustificando le disposizioni date, l'altro in apposito registro, indicando le disposizioni ricevute e le anomalie che si sono verificate.</p> <p><b>G) Incidenti nella manovra dei rotabili</b></p> <p><b>12.</b> Verificandosi lo sviamento di rotabili sulle navi traghetto o sul ponte mobile, in modo da impegnare comunque la nave, l'iniziativa dei provvedimenti sarà assunta dal Comando di bordo, il quale dovrà essere sempre provveduto degli attrezzi occorrenti e potrà chiedere l'opera degli agenti dei Servizi dell'esercizio.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 145</b></p> <p><b>ASSICURAZIONE DEI ROTABILI A BORDO</b></p> <p><b>A) Immobilizzazione del carico</b></p> <p><b>1.</b> Soppresso.</p> <p><b>2.</b> Anche se le condizioni del tempo fossero tali da far escludere in modo assoluto qualsiasi movimento di rollio o di beccheggio della nave durante la traversata marittima, dovranno essere successivamente eseguite, a cura dell'equipaggio, e completate, prima che la nave sia uscita dalle acque del porto, le seguenti operazioni:</p> <p>a) agganciamento, con serraggio a fondo del tenditore, dell'ultimo veicolo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di ciascuna colonna all'organo di attacco applicato all'estremità del corrispondente binario di bordo;</p> <p>b) serraggio a fondo del freno a mano dei veicoli di ciascuna colonna che ne sono provvisti (anche se sono muniti di freno continuo);</p> <p>c) applicazione di scarpe fermacarro alle due ruote poppiere ed alle due ruote prodriere dei due veicoli estremi di ciascuna colonna e di tutti i veicoli intermedi non muniti di alcuna apparecchiatura frenante;</p> <p>d) applicazione e serraggio a fondo di quattro tornichetti di ancoraggio ai due veicoli estremi di ciascuna colonna.</p> <p><b>3.</b> Per il servizio con la Sardegna, in aggiunta e dopo le operazioni anzidette, sempre a cura dell'equipaggio della nave, dovrà provvedersi all'attacco della condotta del freno continuo, di ciascuna colonna di veicoli, all'accoppiamento flessibile applicato all'estremità del corrispondente binario di bordo ed alla frenatura della colonna stessa azionando il rubinetto di comando del freno continuo, sistemato a bordo in prossimità dell'accoppiamento anzidetto.</p> <p><b>4.</b> Le condizioni di frenatura di ciascuna colonna a mezzo del freno continuo dovranno essere controllate ogni ora, durante la traversata, mediante diretta constatazione del serraggio dei ceppi</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di ciascun veicolo.</p> <p>Qualora dal controllo anzidetto risultassero che in ciascuna colonna vi siano più di due veicoli, muniti di freno continuo, con i ceppi dei freni non serrati, dovranno ripristinarsi le condizioni di frenatura, azionando il citato rubinetto di comando del freno continuo.</p> <p>5. In caso di necessità, a giudizio del Comandante della nave, l'ancoraggio dei veicoli a bordo potrà essere opportunamente incrementato con apposite scarpe ed altri tornichetti e, per il servizio con la Sardegna, anche con binde e con tornichetti a gancio, di tipo speciale, da mettere in forza fra il telaio di ciascun veicolo ed il ponte.</p> <p>A tale scopo ciascuna nave traghetto è dotata di un numero di scarpe e di tornichetti pari al quadruplo del massimo numero di carri che essa può trasportare e ciascuna nave traghetto in servizio con la Sardegna anche di un analogo numero di binde e di tornichetti a gancio di tipo speciale.</p> <p><b>B) Smobilitazione del carico</b></p> <p>6. È tassativamente vietato iniziare le operazioni di smobilitazione del carico prima che la nave sia ormeggiata nella invasatura.</p> <p><b>C) Impiego del personale di coperta per le operazioni di immobilizzazione e smobilitazione del carico</b></p> <p>7. Le operazioni di immobilizzazione e di smobilitazione del carico saranno</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sempre dirette da un ufficiale di coperta che disporrà del nostromo e del maggior numero possibile di marinai.</p> <p>L'immobilizzazione degli autoveicoli sarà opportunamente incrementata con rizze, stroppi e scarpe.</p> <p><b>Art. 146</b>  <b>TENUTA DEI VEICOLI DURANTE LA TRAVERSATA</b></p> <p>1. È vietato far uso delle ritirate e dei lavandini dei veicoli finché questi si trovano a bordo.</p> <p>Ad evitare possibilità di abusi da parte del pubblico, le ritirate dei veicoli per viaggiatori saranno chiuse, a cura del personale di scorta, in precedenza all'imbarco a bordo.</p> <p>2. La comunicazione fra veicoli muniti di mantici potrà essere mantenuta anche sulle navi traghetto.</p> <p>3. Le porte delle carrozze e dei carri debbono avere le chiusure assicurate come è stabilito per i treni in corsa.</p> <p>Ai viaggiatori, durante la traversata, sono consentite la salita e la discesa dalle carrozze solo nei punti indicati dal Comando di bordo.</p> <p>4. Le stufe dei veicoli imbarcati sulle navi traghetto non debbono essere alimentate.</p> <p>5. Prima dello sbarco delle carrozze dalla nave traghetto, il personale di bordo accerterà che tutti gli sportelli siano regolarmente chiusi e la manovra non dovrà essere iniziata se tale</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale non avrà segnalato l'adempimento di questo incarico.</p> <p><b>Art. 147</b></p> <p><b>NORME PER IL TRASPORTO DEGLI AUTOVEICOLI</b></p> <p>1. Gli autoveicoli possono essere trasportati su tutte le navi traghetto senza limitazioni.</p> <p>2. Il trasporto delle autovetture sarà effettuato con sistemazione nei locali e sui ponti, all'uopo destinati, col seguente ordine di precedenza:</p> <p>a) nelle apposite stive munite di montacarichi (esistenti solo su alcune navi traghetto della Sardegna) semprechè le dimensioni di ingombro lo consentano;</p> <p>b) sull'apposito ponte superiore, servito da rampa a terra (esistente solo su alcune delle navi traghetto dello Stretto e su quelle della Sardegna);</p> <p>c) sul ponte dei binari in promiscuità coi rotabili ferroviari.</p> <p>3. Il trasporto degli autocarri, con o senza rimorchio, sarà effettuato di norma sul ponte binari. Sul ponte auto delle navi Tyrsus, Hermaea, Gennargentu, Gallura potranno essere ammessi autocarri senza rimorchio a due assi purché rispondenti alle seguenti caratteristiche:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- massa lorda non superiore a 4000 kg.;</p> <p>- massa massima per asse non superiore a 2000 kg.;</p> <p>- passo non minore di m. 2,50;</p> <p>- carreggiata non minore di m. 1,40;</p> <p>- altezza di ingombro non superiore a m. 3,00.</p> <p>4. Le manovre di imbarco e sbarco degli autoveicoli sono regolate dal Comando della nave.</p> <p>5. Le operazioni di imbarco e stivaggio delle autovetture nelle apposite stive servite da montacarichi, sulle navi traghetto che ne sono dotate, dovranno essere iniziate solo quando il ponte dei binari sarà interamente sgombro e quando la nave sarà trasversalmente dritta.</p> <p>6. Le operazioni di imbarco dei rotabili ferroviari e degli autoveicoli sul ponte dei binari non dovranno essere iniziate prima che siano state interamente completate le operazioni di rizzatura delle autovetture sistemate nelle stive anzidette.</p> <p>Analogamente, la rimozione della rizzatura delle autovetture di cui sopra, per lo sbarco, non dovrà essere iniziata se non quando siano state interamente ultimate le operazioni di sbarco dei rotabili ferroviari e degli autoveicoli dal ponte dei binari e la nave sia trasversalmente dritta.</p> <p>7. L'operazione di imbarco degli autocarri, con o senza rimorchio, dovrà per quanto è possibile, essere fatta in</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modo da consentire, nella stazione di arrivo, l'uscita dalla nave a marcia avanti.</p> <p><b>8.</b> Quando il trasporto degli autoveicoli e delle roulotte ha luogo sul ponte dei binari, tra i respingenti del rotabile ferroviario di testa ed il veicolo gommato immediatamente antistante dovrà essere lasciato uno spazio libero non inferiore ad 1 metro ed i veicoli stessi dovranno essere fatti sgombrare dagli occupanti dopo la manovra di sistemazione a bordo. Dopo la sistemazione a bordo, le roulotte e gli autoveicoli dovranno essere frenati a fondo e questi ultimi lasciati con la marcia inferiore innestata e col rubinetto di intercettazione, se presente sul serbatoio del combustibile, in posizione di chiuso.</p> <p>Quando il trasporto degli autoveicoli e delle roulotte avviene sulla rotta Civitavecchia Marittima - Golfo Aranci e viceversa, non è consentita ai passeggeri l'occupazione degli autoveicoli e delle roulotte ovunque questi siano sistemati.</p> <p><b>Art. 148</b></p> <p><b>INCONVENIENTI DI ESERCIZIO</b></p> <p>Per gli incidenti e gli inconvenienti di esercizio, avvenuti a bordo delle navi traghetto, che comportano l'emissione dei prescritti telegrammi ad indirizzo convenzionale, competente all'emissione è la stazione ferroviaria del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>porto presso il quale la nave trovasi ormeggiata ovvero, per gli inconvenienti avvenuti in navigazione, la stazione ferroviaria del primo porto di approdo.</p> <p><b>Art. 149</b>  <b>RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE</b>  Il Comandante della nave è, per legge, responsabile della sicurezza della nave e del carico. Quindi le disposizioni di cui all'Art. 145 debbono per lui rappresentare soltanto un minimo dei provvedimenti d'immobilizzazione del carico che in effetti deve prendere obbligatoriamente e inderogabilmente.</p> <p>Pertanto egli dovrà, prima di uscire dalle acque del porto e sempre che lo giudichi necessario, prendere tutti gli ulteriori provvedimenti che, dal completamento, con i mezzi normali, della immobilizzazione di tutti i veicoli imbarcati all'aggiunta d'altri mezzi d'immobilizzazione del carico potranno, quando sia realmente il caso, estendersi fino alla rinuncia dell'esecuzione della corsa.</p> <p>In navigazione poi dovranno, all'occorrenza, essere seguite rotte che non esponano la nave a troppi accentuati movimenti di rollio, anche se in tal modo venisse a prolungarsi il percorso e, se ritenuto opportuno, dovrà anche essere variata la velocità.</p> <p>Il Comandante dovrà, In altri termini,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
usare tutti gli accorgimenti suggeriti dall'esperienza e tutti i mezzi di cui dispone la nave, in modo da compiere la traversata senza inconvenienti.					
<b>Allegato I</b> Soppresso					
<p><b>Allegato II</b></p> <p><b>NORME PARTICOLARI PER I TRENI EFFETTUATI CON MATERIALE NON PIÙ UTILIZZATO PER IL SERVIZIO ORDINARIO</b></p> <p>Le presenti norme riguardano esclusivamente i treni con trazione a vapore e quelli effettuati con mezzi leggeri o locomotive non più utilizzati per l'esercizio ordinario, ma solo per particolari servizi (treni d'epoca ecc.). In alcune tabelle tali mezzi di trazione sono evidenziati con un fondo grigio. Per quanto non espressamente previsto, sono valide le norme comuni.</p> <p><b>TRAZIONE A VAPORE</b></p> <p><b>Art. 1</b></p> <p><b>CATEGORIE DI VELOCITÀ</b></p> <p>Le categorie di velocità per la trazione a vapore sono 13 e si indicano con numeri romani.</p> <p>Ogni categoria di velocità rappresenta un tipo di orario tracciato in base a velocità che in linea pianeggiante o in discesa moderata raggiunge i seguenti valori reali:</p> <p><b>Prospetto...</b></p> <p>Sulle livellette in salita per esigenze di trazione e su quelle in forte discesa per</p>	<p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>3.2</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti</p>		<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>La circolazione del materiale non più utilizzato per il servizio ordinario deve rispettare i principi previsti il materiale utilizzato per il servizio ordinario.</p> <p>Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esigenze di frenatura, la velocità di orario per ciascuna categoria viene opportunamente ridotta tenendo conto delle caratteristiche di ciascun sistema di trazione.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 2</b> <b>PRESTAZIONI DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE</b></p> <p>1. La prestazione delle locomotive a vapore per ciascun tratto di linea si ricava dalle tabelle riportate nel presente Allegato, in relazione al grado di prestazione ed alla categoria di velocità del treno, indicate nell'Orario di servizio.</p> <p>Sui tratti di linea con gradi di prestazione sussidiari, la prestazione delle locomotive a vapore si determina come segue:</p> <p>dalle tabelle si ricava la prestazione della locomotiva relativa alla categoria di velocità del treno ed al grado di prestazione principale del tratto di linea;</p> <p>dalle tabelle stesse si ricava la prestazione relativa alla X categoria di velocità ed al grado di prestazione sussidiario del tratto stesso;</p> <p>la prestazione è quella corrispondente al minore dei due valori ricavati (1).</p> <p>1) Esempi: prestazione di una locomotiva gr. 740 (tabella 13) per un treno in IV categoria:</p> <p>su linea con grado di prestazione 5/9 si ha: grado 5 categoria IV: 460t; grado 9</p>	<p>apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;</li> <li>- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</li> <li>- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul> <p><b>3.8</b> Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).</p> <p><b>3.9</b> Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>categoria X: 650t; <b>la prestazione è di 460t;</b></p> <p>su linea con grado di prestazione 5/16 si ha: grado 5 categoria IV: 460t; grado 16 categoria X: 370t; <b>la prestazione è di 370t.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 3</b> <b>VARIAZIONI STAGIONALI DELLE PRESTAZIONI DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE</b></p> <p>Le Unità periferiche interessate per le locomotive a vapore possono disporre una riduzione delle prestazioni fino ad un massimo del 10% nel periodo compreso tra il 1° novembre ed il 31 maggio, sulle linee soggette a particolari sfavorevoli condizioni meteorologiche stagionali.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 4</b> <b>MASSA RIMORCHIATA - ECCEDENZIA DI MASSA</b></p> <p>2. Per le locomotive a vapore la massa rimorchiata può superare i limiti indicati all'Art.42/1 del testo della PGOS senza però oltrepassare la prestazione relativa alla X categoria di velocità aumentata del 10%.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 5</b> <b>COMPUTO DELLA MASSA RIMORCHIATA</b></p> <p>Tabella 1 masse virtuali delle locomotive a vapore spente e vuote e con bielle smontate e tabella 2 masse virtuali delle locomotive a vapore in assetto di servizio vedi allegati.</p>	<p>dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p><b>3.10</b> Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 6</b></p> <p align="center"><b>TRENI IN SEMPLICE TRAZIONE</b></p> <p>La locomotiva deve essere ubicata in testa al treno; se a vapore deve viaggiare di regola precedendo il proprio tender; può viaggiare col tender davanti, in testa al treno, solo per necessità di servizio (treni materiali, treni soccorso, guasti alle piattaforme, ecc.).</p> <p align="center"><b>Art. 7</b></p> <p align="center"><b>TRAZIONE MULTIPLA MISTA (TV - TD - TE)</b></p> <p>1. La trazione multipla mista si verifica quando nello stesso treno siano insieme utilizzate locomotive appartenenti a differenti sistemi di trazione (vapore, diesel ed elettrica).</p> <p>Di norma la trazione multipla mista deve essere evitata.</p> <p>2. Su linee elettrificate la locomotiva a vapore o diesel potrà essere ubicata in testa, preferibilmente dopo la locomotiva elettrica, oppure in coda.</p> <p>3. In caso di trazione multipla mista la prestazione si calcola:</p> <p>a) per i treni a trazione elettrica (TE), sommando alla prestazione delle locomotive elettriche quella delle altre locomotive a vapore o diesel secondo le indicazioni della Tabella 3;</p> <p>b) per i treni con trazione diesel (TD), sommando alla prestazione delle locomotive diesel quella delle locomotive a vapore aggiunte secondo le indicazioni della Tabella 4;</p> <p>per i treni con trazione a vapore (TV),</p>	<p align="center" style="font-size: 2em; opacity: 0.5; transform: rotate(-45deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sommando alla prestazione delle locomotive a vapore quella delle locomotive diesel aggiunte secondo le indicazioni della Tabella 5.</p> <p><b>Art. 8</b>  <b>Circolazione e ubicazione nel treno dei mezzi di trazione inattivi in viaggio di trasferimento</b>            (valgono le norme del testo PGOS)            Tabelle 3 treni effettuati con trazione elettrica, tabella 4 treni effettuati con trazione diesel e tabella 5 treni effettuati con trazione a vapore vedi allegato.</p> <p><b>Art. 9</b>  <b>VELOCITÀ MASSIMA AMMESSA DALLA LINEA</b>            La circolabilità delle locomotive a vapore è indicata nel Quadro 24 delle PUPOS.</p> <p><b>Art. 10</b>  <b>VELOCITÀ MASSIMA DEI MEZZI DI TRAZIONE</b>            La velocità massima delle locomotive a vapore a macchina avanti è indicata nella seguente Tabella 6.            La velocità massima delle locomotive tender è la stessa nei due sensi di marcia salvo le eccezioni riportate in tabella.            Tabella 6 locomotive a vapore vedi allegato.</p> <p><b>Art. 11</b>  <b>LIMITAZIONE DELLA VELOCITÀ DEI TRENI RISPETTO ALL'UBICAZIONE ED AI GUASTI DELLE LOCOMOTIVE</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tabelle 7 limitazioni di velocità relative alla ubicazione e disposizione dei mezzi di trazione e tabella 8 limitazioni di velocità relative a mezzi di trazione guasti vedi allegato.</p> <p><b>Art. 12</b>  <b>MASSA DEI TRENI AGLI EFFETTI DELLA FRENATURA</b>  <b>(Massa da frenare)</b></p> <p>1. La massa da frenare delle locomotive a vapore viaggianti vuote come veicoli viene indicata nei documenti di trasporto ed è riportata in Tabella 9.  Per locomotive a vapore si intende sempre tutto il complesso macchina e tender.</p> <p>2. La massa da frenare dei tender isolati eventualmente in composizione al treno, è sempre di 5 t per asse se vuoti e 10 t per asse se carichi.</p> <p><b>Art. 13</b>  <b>DETERMINAZIONE DELLA MASSA FRENATA OCCORRENTE AI TRENI VELOCITÀ MASSIMA AMMESSA E NORME VARIE</b></p> <p>Tra le locomotive in testa al treno dovrà essere sempre accoppiata la condotta generale del freno continuo automatico e, ove esista, anche quella del freno moderabile, escluse le locomotive a vapore.</p> <p><b>Art. 14</b>  <b>MASSIMA COMPOSIZIONE AMMESSA DALLA FRENATURA</b></p> <p>La massa rimorchiata dei treni</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>percorrenti linee in discesa con grado di frenatura principale VI o superiore non deve superare 1300 t; quella dei soli treni con trazione a vapore percorrenti linee in discesa con grado di frenatura VIII e IX non deve superare 900 t.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 15</b> <b>GUASTO DEL FRENO CONTINUO - SPEZZAMENTO TRENI E ARRESTO IN LINEA</b></p> <p>1. In caso di guasto al freno del tender di una locomotiva a vapore la massa frenata della macchina sarà data dalla differenza tra la massa scritta sulle fiancate e la massa frenata del tender calcolata in 5 t per asse frenato (1)</p> <p>2. In caso di guasto alla pompa del freno della locomotiva a vapore di un treno, viene a mancare di conseguenza il funzionamento del freno continuo nel treno e dei freni automatico e moderabile della locomotiva. In questo caso deve essere richiesta la locomotiva di soccorso.</p> <p>(1) La massa frenata residua di una locomotiva gr.685 nella quale si sia guastato il freno automatico e quello moderabile del tender sarà data da:  massa frenata della locomotiva ..... 82t</p> <p>massa frenata del tender (4*5t=20t)  20t</p> <p>massa frenata residua .....  62t.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Art. 16</b> <b>TABELLA DI FRENATURA</b> Tabella 9 vedi allegato.</p> <p><b>Art. 17</b> <b>TEMPI DI PERCORRENZA</b> <i>Per ogni fermata non compresa in orario, alle percorrenze dei treni, si dovranno aggiungere il tempo di sosta ed i perditempi relativi all'arresto e all'avviamento risultanti dalla seguente Tabella 10.</i> Tabella 10 perditempo per l'arresto e l'avviamento dei treni vedi allegato.</p> <p><b>Art. 18</b> <b>PERDITEMPI PER RALLENTAMENTI</b> <b>3.</b> I macchinisti dei treni viaggiatori e postali, salvo diversa prescrizione, potranno riprendere la corsa normale appena le locomotive in composizione, anche se inattive, abbiano oltrepassato il tratto da percorrersi con rallentamento. Per i treni con trazione a vapore con locomotiva in coda il rallentamento dovrà essere osservato con tutto il treno e pertanto, ai fini del perditempo, alla lunghezza del rallentamento va aggiunta quella del treno (1). <small>(1) Il calcolo dovrà farsi aggiungendo alla lunghezza del tratto da percorrersi con rallentamento la lunghezza del treno (escluse le locomotive) e assumendo come perditempo complessivo quello indicato nelle tabelle. A riguardo la lunghezza dei treni postali e viaggiatori si computa in base a m. 25 per ciascun veicolo in composizione; quella dei treni merci di m. 300 se a trazione TV.</small></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>TABELLE DI PRESTAZIONE DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE</b></p> <p><b>TABELLA 11</b> Gruppo 625-640.  <b>TABELLA 12</b> Gruppo 685.  <b>TABELLA 13</b> Gruppo 740-940.  <b>TABELLA 14</b> Gruppo 880.</p> <p><b>MEZZI LEGGERI, LOCOMOTIVE ELETTRICHE E DIESEL</b>  <b>Art. 19</b>  <b>PRESTAZIONE DELLE AUTOMOTRICI TERMICHE</b></p> <p>Per i gruppi di automotrici termiche aventi prestazione, il numero minimo di unità occorrente per trainare un rimorchio è indicato nella seguente Tabella 15.  Le eccezioni sono autorizzate caso per caso dall'Unità Centrale competente .</p> <p><b>TABELLA 15</b> Automotrici termiche.</p> <p><b>Art. 20</b>  <b>PRESTAZIONE DELLE AUTOMOTRICI ELETTRICHE</b></p> <p>1. Le automotrici elettriche dei gruppi ALe 790 e ALe 880 con rapporto degli ingranaggi di trasmissione 16/43 possono essere utilizzate su tutte le linee con qualunque grado di prestazione. Tali automotrici elettriche con rapporto di trasmissione 18/43 possono essere utilizzate su tutte le linee con gradi di prestazione fino a 25. Qualora però una di esse sia accoppiata con una o più automotrici aventi rapporto di trasmissione inferiore (16/43) può essere utilizzata su linee con gradi di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prestazione fino a 29.</p> <p>Nella Tabella 16 è indicato il numero di rimorchi Le 640 che può essere trainato dalle automotrici di cui al presente comma.</p> <p>La prestazione complessiva di più automotrici elettriche dei gruppi suddetti, fino a tre unità, che abbiano lo stesso rapporto di trasmissione, si ricava direttamente dalla tabella.</p> <p>Per composizioni superiori alle tre unità, la prestazione complessiva è data dalla somma di quella prevista dalla tabella per tre ALe più quella prevista dalla tabella stessa per il gruppo di ALe eccedente le tre unità.</p> <p>Quando i rapporti di trasmissione siano diversi, la prestazione complessiva si ricava come sopra detto considerando le ALe come aventi tutte il rapporto più elevato (prestazione più bassa) (1).</p> <p>Con le suddette automotrici è ammesso il traino di rimorchi (Le) appartenenti ad altri gruppi e di rotabili di tutti i tipi (eccezionalmente carri) purché tutti provvisti di freno continuo tipo viaggiatori. In tal caso la prestazione in tonnellate è data dal prodotto del numero di rimorchi ricavato dalla Tabella 16 come sopra detto moltiplicato per 25.</p> <p><b>TABELLA 16 Automotrici elettriche gr. Ale 790 e Ale 880.</b></p> <p>(1) Per la composizione ed utilizzazione delle automotrici vedi Capitolo VIII</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2. Le automotrici elettriche del gruppo ALe 883, in relazione ai gradi di prestazione delle linee, possono trainare rimorchi, dei gruppi e nel numero indicati nella Tabella 17, con i quali sono normalmente accoppiate. La prestazione complessiva di più automotrici elettriche del gruppo suddetto, comunque ubicate nel treno, è uguale alla somma delle prestazioni delle singole automotrici (1).</p> <p>Con le suddette automotrici è ammesso il traino dei rimorchi (Le) di altri gruppi e rotabili di tutti i tipi (eccezionalmente carri), purché tutti provvisti di freno continuo tipo viaggiatori. In tal caso la prestazione in tonnellate della ALe 883 è data dal prodotto del numero dei rimorchi indicati nella Tabella 17 moltiplicato per 40.</p> <p>(1) Per la composizione ed utilizzazione delle automotrici vedi Capitolo VIII</p> <p><b>TABELLA 17</b> Automotrici elettriche gr. Ale 883.</p> <p>3. La prestazione delle automotrici elettriche gr. E 623 si ricava dalle tabelle riportate nelle Prefazioni delle Unità periferiche in relazione al tratto di linea</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 21</b></p> <p><b>COMPUTO DELLA MASSA RIMORCHIATA</b></p> <p><b>TABELLA 18</b> Masse virtuali delle locomotive elettriche e diesel in assetto di servizio.</p> <p><b>TABELLA 19</b> Masse in assetto di servizio:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>automotrici termiche e relativi rimorchi.  <b>TABELLA 20</b> Masse in assetto di servizio: elettrotreni, automotrici elettriche e relativi rimorchi.</p> <p><b>Art. 22</b>  <b>VELOCITÀ MASSIMA AMMESSA DALLA LINEA</b>  L'accesso ai ranghi di velocità massima previsti dall'Art. 63 PGOS dei mezzi di trazione elettrici o diesel oggetto del presente Allegato nonché di altri eventuali mezzi non appartenenti al parco FS, sarà concesso dall'Unità centrale competente.</p> <p><b>Art. 23</b>  <b>VELOCITÀ MASSIMA DEI MEZZI DI TRAZIONE</b>  Tabella 21 locomotive diesel, tabella 22 automotrici termiche e relativi rimorchi, tabella 23 locomotive elettriche e tabella 24 automotrici elettriche e relativi rimorchi vedi allegato.</p> <p><b>Art. 24</b>  <b>LIMITAZIONE DELLA VELOCITÀ DEI TRENI RISPETTO ALL'UBICAZIONE ED AI GUASTI DELLE LOCOMOTIVE</b>  Tabella 25 limitazioni di velocità relative alla ubicazione e disposizione dei mezzi di trazione vedi allegato.</p> <p><b>Art. 25</b>  <b>TABELLA DI FRENATURA</b>  <b>TABELLE 26</b> Massa da frenare e massa frenata della locomotive.  <b>TABELLA 27</b> Massa da frenare e massa frenata dei mezzi leggeri (automotrici e</p>					

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>loro rimorchi).</p> <p><b>Art. 26</b> <b>CIRCOLAZIONE E COMPOSIZIONE</b></p> <p>1. La circolabilità dei mezzi leggeri oggetto del presente Allegato, nonché di altri eventuali mezzi non appartenenti al parco FS sarà concessa dall'Unità centrale competente.</p> <p><b>TABELLA 28</b> Collegabilità e limite assi dei treni composti di mezzi leggeri elettrici ammessi in multiplo attacco.</p> <p>2. La spinta con locomotiva ai treni di mezzi leggeri termici è ammessa solo per il caso di recupero dopo un guasto, ad eccezione di quelli collegabili con barra rigida per i quali la spinta è sempre vietata.</p> <p><b>TABELLA 29</b> Collegabilità e limite assi dei treni composti di mezzi leggeri termici ed elettrici.</p> <p><b>Art. 27</b> <b>NORME DA OSSERVARE NEI CASI DI AFFOLLAMENTO</b></p> <p><b>TABELLE 30</b> Affollamento mezzi leggeri termici, tabella 31 affollamento mezzi leggeri elettrici.</p> <p><b>Art. 28</b> <b>NORME PARTICOLARI PER LE AUTOMOTRICI TERMICHE</b></p> <p>1. L'accoppiamento in multiplo attacco delle automotrici termiche è consentito con le limitazioni indicate nella Tabella 32.</p> <p>2. Le manovre di attacco fra i mezzi leggeri collegati con barra rigida</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>				



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>devono essere eseguite con la massima cautela; durante l'avvicinamento nessuna persona deve introdursi fra i due mezzi.</p> <p>Nella manovra di accostamento uno dei due mezzi deve rimanere fermo e l'altro deve essere spinto a mano salvo che trattasi di ALn 772 per le quali è ammesso l'accostamento utilizzando i motori.</p> <p>La barra rigida per l'accoppiamento sarà di norma prelevata dal mezzo al quale deve essere applicata per primo.</p> <p><b>3.</b> Qualora si debbano collegare con barra rigida due mezzi leggeri, uno dei quali sia munito di gancio di trazione, si dovrà usare la speciale maschera dopo avere immobilizzato l'asta del gancio stesso con l'apposita staffa.</p> <p><b>4.</b> Sui binari di stazione l'accoppiamento di mezzi con barra rigida deve essere eseguito dal personale di macchina del mezzo che fornisce la barra.</p> <p>Nel caso di accoppiamento di due mezzi, uno dei quali sia munito di gancio di trazione, il personale di macchina che effettua il collegamento deve provvedere anche ad immobilizzare l'asta.</p> <p>L'accoppiamento deve essere sempre controllato dal personale di macchina a cui sono affidati i mezzi.</p> <p><b>TABELLA 32</b> Composizione massima e collegabilità in multiplo attacco delle automotrici termiche e relativi rimorchi.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>ALLEGATO III</b></p> <p align="center"><b>TABELLE DI PRESTAZIONE DEGLI AUTOMOTORI E DELLE LOCOMOTIVE DI MANOVRA IN SERVIZIO AI TRENI</b></p> <p>TABELLA 83.  TABELLA 83 BIS.  TABELLA 84 Soppressa.  TABELLA 84 BIS.  TABELLA 85 Soppressa.  TABELLA 86.  TABELLA 87 Soppressa.  TABELLA 88.  TABELLA 89 Soppressa.  TABELLA 89 bis.  TABELLA 89 ter.  TABELLA 90.  TABELLA 91.  TABELLA 92.  TABELLA 93.  TABELLA 94.  TABELLA 95.</p>				<p align="center"><b>IF</b></p>	

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>ALLEGATO IV</b> <b>MASSE MASSIME PER ASSE AMMESSE</b> <b>SULLE LINEE DELLA RETE FS E CONDIZIONI</b> <b>DI AMMISSIONE</b></p> <p>Vedi figure</p> <p align="center"><b>ALLEGATO IV bis</b> <b>LINEE FS CODIFICATE PER IL TRAFFICO</b> <b>COMBINATO</b></p> <p>Vedi figure</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>		I	GI IF	<p>La circolazione del materiale non più utilizzato per il servizio ordinario deve rispettare i principi previsti il materiale utilizzato per il servizio ordinario.</p> <p>Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.</p>
<p align="center"><b>ALLEGATO V</b> <b>USO DEI TELEFONI E PRINCIPALI MODULI</b> <b>PER LE PRESCRIZIONI</b> <b>AI TRENI E LA REGISTRAZIONE DEI</b> <b>FONOGRAMMI</b> <b>CITATI NELLA PUBBLICAZIONE</b> ( M.40, M. 40A, M.40D, M. 100B, IE.603)</p> <p><b>1. Apparecchi telefonici</b></p> <p>Lungo le linee e sui piazzali di determinate località di servizio sono in opera telefoni collegati con le attigue stazioni, con gli attigui posti di blocco oppure con il Dirigente Unico ed, eventualmente, con il posto pilota T.E. ed altri posti ed uffici.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sulle linee a dirigenza locale, nelle località di servizio che possono essere impresenziate, in corrispondenza dei</li> </ul>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>		I	GI IF	<p>La circolazione del materiale non più utilizzato per il servizio ordinario deve rispettare i principi previsti il materiale utilizzato per il servizio ordinario.</p> <p>Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.</p>

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnali di protezione e partenza sono in opera telefoni collegati con le attigue stazioni;</p> <p>- su linee esercitate in telecomando, nelle località di servizio che possono essere impresenziate, in corrispondenza dei segnali di protezione, di partenza e del fabbricato viaggiatori sono in opera telefoni collegati con il DCO. In determinate località i telefoni in corrispondenza dei segnali di partenza possono mancare.</p> <p>In corrispondenza dei segnali di blocco intermedi, salvo i segnali di PBA con permissività permanente ubicati sulle linee dove è attivo il sistema di collegamento terra - treno via radio GSM o GSM-R, sono in opera telefoni collegati con le attigue stazioni o con il DCO.</p> <p>In corrispondenza di ogni apparecchio telefonico, in apposito quadro, vengono riportati il numero del circuito, il nome dei posti chiamabili in esso inseriti e le relative chiamate distintive.</p> <p>Sulle linee non elettrificate e su quelle elettrificate sulle quali è attivo il sistema di collegamento terra - treno via radio GSM o GSM-R, i posti telefonici in linea sono indicati nell'Orario di servizio. Sulle rimanenti linee elettrificate, nei tratti allo scoperto, una freccia sui pali di sostegno della linea aerea di contatto indica la direzione del posto telefonico più vicino. Tale freccia indicatrice e riportata sui piedritti delle gallerie delle</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>linee elettrificate, indipendentemente dall'esistenza di sistemi di collegamento terra - treno.</p> <p>I telefoni sono contenuti in apposito armadietto, apribile con la chiave tripla.</p> <p>I posti telefonici all'aperto sono individuati dalla lettera "T" o dalla scritta "telefono"; in galleria tali indicazioni sono normalmente illuminate.</p> <p>Le linee o tratti di linea sui quali è attivo il sistema di collegamento terra treno via radio GSM o GSM-R, sono indicati nell'Orario di Servizio.</p> <p><b>2. Norme per l'uso dei telefoni</b></p> <p>Per l'uso del telefono si dovrà procedere come segue:</p> <p>a) aprire completamente lo sportello, se chiuso in armadietto, per inserire il telefono nel circuito;</p> <p>b) controllare che non vi siano comunicazioni in corso onde evitare di interromperle; l'interruzione è ammessa nel solo caso di assoluta urgenza, annunciandosi con la parola "urgente";</p> <p>c) seguire le istruzioni indicate nell'apposita tabella applicata all'apparecchio per chiamare il posto con cui si vuole comunicare;</p> <p>d) annunciarsi dopo avere avuto il "pronto" del posto chiamato, qualificandosi ed indicando il posto telefonico da cui si parla (es.: parla il macchinista del treno ... dal posto</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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>telefonico al km ... ) quindi dare inizio alla comunicazione o richiesta di essere collegato con altro posto telefonico indicato nella predetta tabella;</p> <p>c) rimettere, a comunicazione ultimata, il microfono nell'armadietto e chiudere lo sportello a chiave.</p> <p><b>3. Moduli e loro modalità di compilazione</b></p> <p>Per le comunicazioni registrate il macchinista dovrà utilizzare il modulo M.40a, compilandolo come un dispaccio ed aggiungendo, in caso di trasmissione dello stesso, al numero progressivo del modulo il previsto numero saltuario a due cifre.</p> <p>Ciascun posto telefonico è dotato di moduli M.100b per il personale del Movimento e, se posto su linea elettrificata, di moduli I.E.6.03 per quello dell'elettrificazione.</p> <p>Il modulo M100b, da usare per tutte le comunicazioni che debbono essere registrate, è costituito da un protocollo sul quale i fonogrammi devono essere trascritti cronologicamente uno di seguito all'altro, senza lasciare righe in bianco e numerati con un numero progressivo mensile ed un numero saltuario da 01 a 99.</p> <p>Il modulo I.E.6.03, da usare nei rapporti con il posto pilota T.E. per la richiesta di</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>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>togliere o ridare tensione alla linea di contatto e per la conferma che la tensione è stata tolta, è costituito da un blocco di tagliandi numerati staccabili e relative matrici, da compilare a decalco.</p> <p>Ciascun modulo deve essere usato per una sola comunicazione. Il numero del tagliando riportato in alto a sinistra è il numero del fonogramma.</p> <p>Il modulo I.E.6.03 può anche essere recapitato a mano, avvalendosi del tagliando del modulo stesso come ricevuta.</p> <p><b>4. Modalità di trasmissione dei fonogrammi</b></p> <p>Tutti i fonogrammi devono essere scritti usando penna a sfera e devono essere fatti precedere dalla data.</p> <p>Ciascun fonogramma, oltre alle indicazioni dello stampato deve contenere nell'ordine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il numero progressivo e saltuario del fonogramma in partenza;</li> <li>- l'agente o l'ufficio destinatario;</li> <li>- il posto telefonico da cui viene trasmesso;</li> <li>- il testo;</li> <li>- il profilo, il cognome e il nome del trasmittente e quelli del ricevente.</li> </ul> <p>I fonogrammi da trasmettere, dopo essere stati scritti sul relativo modulo, devono essere letti con voce chiara, scandendo bene le parole. Il numero dei treni deve essere trasmesso cifra per cifra isolatamente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il ricevente, ultimata la trascrizione, ripeterà per intero il fonogramma e alla fine indicherà il proprio profilo, cognome e nome, l'ora della ricezione e il numero progressivo e saltuario che il fonogramma assume nel modulo del proprio posto.</p> <p>Il trasmittente riporterà sul proprio modulo tali indicazioni, senza le quali il fonogramma deve essere considerato come non trasmesso.</p> <p>Norme più dettagliate per la trasmissione, il ricevimento e la trascrizione dei fonogrammi sono contenute nelle "Avvertenze" riportate sulla copertina del protocollo.</p> <p><b>Fac-simile moduli M.40, M. 40A, M.40D, M. 100B, IE.603</b></p>					
<p><b>Allegato VI</b></p> <p><b>NORME PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA RELATIVE AI RAPPORTI TRA IL PERSONALE DEL MOVIMENTO, DEGLI IMPIANTI ELETTRICI E DEI TRENI</b></p> <p><b>ESTRATTO PER IL PERSONALE DI CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE</b></p>					<p>Vale quanto previsto per la tabella di raffronto tra le "NORME PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA RELATIVE AI RAPPORTI TRA IL PERSONALE DEL MOVIMENTO, DEGLI IMPIANTI ELETTRICI E DEI TRENI" ed il nuovo RCF.</p>
<p><b>Allegato VI bis</b></p>					<p>Vale quanto</p>



Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>NORME PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA A 25 KV RELATIVE AI RAPPORTI TRA IL PERSONALE DEL MOVIMENTO, DEGLI IMPIANTI ELETTRICI E DEI TRENI</p> <p>ESTRATTO AD USO DEL PERSONALE DI CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/2012)</p>				<p>previsto per la tabella di raffronto tra le "NORME PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA A 25KV RELATIVE AI RAPPORTI TRA IL PERSONALE DEL MOVIMENTO, DEGLI IMPIANTI ELETTRICI E DEI TRENI" ed il nuovo RCF.</p>
<p>ALLEGATO VII DISPOSITIVI DI AUSILIO ALL'IMMOBILIZZAZIONE DEI TRENI IN DOTAZIONE AI MEZZI DI TRAZIONE "STAFFE"</p>					
<p><b>Art. 1</b> <b>Generalità</b></p> <p>1. I dispositivi di ausilio all'immobilizzazione dei treni in dotazione ai mezzi di trazione hanno lo scopo di agevolare le operazioni per l'immobilizzazione dei treni in particolari situazioni di emergenza. Sono costituiti da staffe da posizionare sulle rotaie sotto le ruote dei rotabili ferroviari. I dispositivi sono di due tipi: a) staffe in lega d'alluminio; b) staffe in legno.</p> <p>2. Le staffe in lega d'alluminio sono</p>	<p>3.1. Un veicolo ferroviario ...omissis... sforzo di trazione. I rotabili possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>6.9 Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della</p>			<p>IF</p>	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>costituite da un cuneo con apposita curvatura e base di appoggio che ne consente il posizionamento sulla rotaia, al quale è applicata un'asta girevole che sorregge un manico di materiale ad alta visibilità (fig. 1).</p> <p>3. Le staffe in legno hanno il corpo staffa in legno inserito in un rivestimento di lamiera metallica al quale è applicata un'asta girevole munita alla sua estremità di una bandierina color arancio ad alta visibilità (fig. 2).</p> <p>4. L'asta con il manico o con la bandierina ha lo scopo di agevolare il trasporto, la messa in opera, l'individuazione e il recupero.</p> <p>Nelle staffe in lega d'alluminio il manico, se opportunamente posizionato, provoca per effetto del suo peso il ribaltamento della staffa quando la stessa viene liberata dalla ruota del rotabile.</p> <p><b>Art. 2</b> <b>Staffe in dotazione</b></p> <p>1. Le staffe in dotazione alle locomotive di cui all'art. 74 comma 6 devono essere in numero non inferiore a 12 (non rientrano nel computo le eventuali ulteriori staffe prescritte dalle norme particolari di circolazione del mezzo di trazione come dotazione aggiuntiva). La presenza di tale dotazione deve essere segnalata sui libri di bordo. La presenza di tutte le staffe previste nella dotazione di bordo deve essere verificata dal personale di condotta</p>	<p>linea da percorre.</p> <p>9.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno ...<b>omissis</b>... al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				

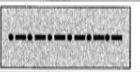
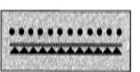

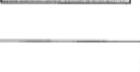

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>durante la messa in servizio dei mezzi di trazione.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 3</b> <b>Messa in opera</b></p> <p>1. Le staffe devono essere messe in opera quando, in caso di anormalità, sia necessario immobilizzare il convoglio (art. 78 comma 7).</p> <p>2. Deve essere impiegata una staffa per ogni rotabile. Se il treno è composto da un numero di rotabili superiore al numero di staffe in dotazione, le staffe devono essere impiegate tutte e nel seguente modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>staffe in lega d'alluminio</b> (fig. 4): calzando i primi otto rotabili lato valle (nel senso della discesa (1)), escludendo, se possibile, i veicoli vuoti. Le rimanenti staffe devono essere distribuite uniformemente sui rimanenti rotabili calzando preferibilmente i veicoli carichi e le locomotive;</li> <li>- <b>staffe in legno</b> (fig. 5): distribuendo le staffe uniformemente lungo tutto il treno calzando preferibilmente le locomotive ed i veicoli carichi.</li> </ul> <p>E' vietato l'uso promiscuo di diverse tipologie di dispositivi di ausilio all'immobilizzazione dei treni, fatto salvo il caso di situazioni di emergenza in cui non si possa agire diversamente.</p> <p>(1) Al fine dell'individuazione della reale pendenza (salita/discesa) si fa presente che i gradi di frenatura del tratto di linea possono per definizione non essere indicativi.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3. Le staffe devono essere posizionate sulla rotaia fra le due sale o i due carrelli del rotabile in modo da consentire un maggior spazio di retrocessione per facilitarne la rimozione.</p> <p>Applicando la staffa ad una locomotiva, si deve preferibilmente calzare un asse non servito da freno a mano.</p> <p>La linguetta deve essere inserita sotto la ruota in modo da impedirne il moto nel senso della discesa<sup>2</sup>. L'asta dovrà essere orientata verso l'esterno del binario (fig. 6 e fig. 7). Nel caso delle staffe di alluminio l'asta deve assumere la</p> <p>posizione ortogonale rispetto al binario (fig. 6).</p> <p>Le staffe devono essere poste in opera tutte sullo stesso lato del treno, possibilmente lato opposto all'interbinario. Al termine della messa in opera il personale dei treni deve segnalare l'intervento sul libro di bordo specificando il numero di staffe messe in opera.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 4</b> <b>Tolta d'opera</b></p> <p>1. Cessata la necessità di mantenere fermo il treno, devono essere recuperate tutte le staffe impiegate procedendo come di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- muovere, se le ruote calzate avessero sormontato le staffe impedendone il recupero, il treno verso monte, in modo</li> </ul>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>da liberare le staffe stesse, chiedendo, se necessario, la locomotiva di soccorso;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- procedere al recupero di tutte le staffe, verificando visivamente che non riportino segni di deformazione o crettature in seguito a compressione;</li> <li>- collocare le staffe recuperate negli appositi contenitori/vani sulla locomotiva, verificando l'effettivo recupero di tutte le staffe utilizzate; a tal fine il numero di staffe recuperate va confrontato con il numero di staffe messe in opera segnalato nel libro di bordo e il numero di staffe complessivo va confrontato con il numero riportato come dotazione.</li> </ul> <p>2. Nel caso in cui alcune staffe recuperate risultino deformate, crettate o in qualche modo danneggiate, il personale di condotta deve chiedere la loro sostituzione con annotazione sui libri di bordo.</p>					
<p><b>Allegato VIII ATTREZZAGGIO DEI ROTABILI DOTATI DI CABINA DI GUIDA (LOCOMOTIVE, MEZZI LEGGERI, ETR E VETTURE PILOTA) CON APPARECCHIATURE PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI (SCMT, ETCS) O PER IL SUPPORTO ALLA CONDOTTA (SCC)</b></p> <p>1. Tutti i rotabili dotati di cabina di guida (Locomotive, mezzi leggeri, ETR e vetture pilota) attrezzati con le apparecchiature di controllo della</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni</p>			IF	

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>marcia dei treni (SCMT, ETCS) o per il supporto alla condotta (SSC) devono essere muniti di apposite targhette dove sono indicate, attraverso apposita simbologia, le tipologie di attrezzaggio. Tali targhette, che possono essere di tipo autoadesivo, devono essere applicate su entrambe le fiancate esterne del rotabile in prossimità di ogni cabina di guida ( al lato della porta di accesso o sotto il finestrino).</p> <p>2. La simbologia da utilizzare a seconda dell'attrezzaggio di bordo deve essere quella riportata nella seguente tabella.</p>	<p>svolte.</p> <p><b>3.11</b> I treni devono essere attrezzati con un sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione compatibile con il sottosistema di terra (SST) del sistema di protezione presente sulle linee da percorrere.</p>				

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

Testo PGOS	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Rotabile munito di apparecchiature di bordo per la circolazione sulle linee attrezzate con il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).</p>  <p>Rotabile munito di apparecchiature di bordo per la circolazione sulle linee attrezzate con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT);</li> <li>- il Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc).</li> </ul>  <p>Rotabile munito di apparecchiature di bordo per la circolazione sulle linee attrezzate con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC);</li> <li>- il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT);</li> <li>- il Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc).</li> </ul>  <p>Rotabile munito di apparecchiature di bordo per la circolazione sulle linee attrezzate con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni ETCS L2 (Blocco Radio);</li> <li>- il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT);</li> <li>- il Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc).</li> </ul>  <p>Rotabile munito di apparecchiature di bordo per la circolazione sulle linee attrezzate con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni ETCS L2 (Blocco Radio);</li> <li>- il Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc).</li> </ul> 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

3. La simbologia riportata nella predetta tabella, unitamente alla corrispondente esplicazione, deve, essere riportata sui libri di bordo del rotabile interessato in corrispondenza del proprio numero identificativo.