

**TABELLA DI RAFFRONTO  
ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI DEVIATORI – RCF**

Nella 1<sup>a</sup> colonna è riportato il testo dell’Istruzione per il Servizio dei Deviatori 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 dell’Istruzione per il Servizio dei Deviatori;
- nella 3<sup>a</sup> colonna è indicato con una “M” se il provvedimento normativo dell’Istruzione per il Servizio dei Deviatori 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 dell’Istruzione per il Servizio dei Deviatori 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 dell’Istruzione per il Servizio dei Deviatori, 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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>CAPITOLO I GENERALITÀ Art. 1. Servizio dei deviatori</b></p> <p>1. Gli agenti ai quali è assegnato, in via permanente, saltuaria o temporanea, il servizio degli scambi e dei segnali assumono la funzione di deviatori (per brevità tali agenti vengono denominati deviatori).</p> <p>2. Il servizio dei deviatori comprende la manovra dei deviatori e dei segnali, sia se fatta direttamente sia se per mezzo di apparato centrale (A.C.), nonché quella degli apparati di blocco e di consenso o di altri meccanismi che eventualmente fossero loro affidati.</p> <p>I deviatori devono inoltre provvedere alla</p>	<p><b>1.3</b> Nei casi non previsti dalle norme ognuno, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.</p> <p><b>1.4</b> Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell’esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell’espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono</p>			<b>GI</b>	<p>Le linee dove è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni non regolamentate perché ritenute obsolete.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>pulizia, lubrificazione, custodia e piccola manutenzione degli scambi e degli altri meccanismi come specificato negli articoli successivi. I deviatori possono essere anche incaricati della custodia dei passaggi a livello.</p> <p><b>3.</b> Nelle stazioni, i deviatori possono essere incaricati di altre prestazioni particolari (manovra di rotabili, manovra di sezionatori elettrici, carico e scarico di bagagli e di merci, pulizia della stazione, sorveglianza ecc.).</p> <p><b>4.</b> Il deviatore, oltre alla presente Istruzione, che comprende, in particolare, la sintesi delle norme generali per la circolazione dei treni, riportata in Allegato 1, deve conoscere il Regolamento sui Segnali, l'Istruzione per il servizio dei manovratori, l'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello e, per quanto interessa il suo servizio, la Prefazione generale all'orario di servizio, come stabilito dal programma di esami per l'abilitazione al servizio. Inoltre, deve essere in possesso delle specifiche abilitazioni richieste per l'espletamento delle sue mansioni nell'impianto (blocco elettrico, blocco radio, apparati centrali, ecc.).</p> <p><b>5.</b> Non possono di regola essere assegnati in via permanente al servizio dei deviatori agenti che non siano stati riconosciuti idonei a tale servizio, in seguito a regolare esame e tirocinio. Un agente in tirocinio deve limitarsi ad eseguire le manovre sotto la sorveglianza diretta e la responsabilità dei deviatori effettivi, i quali non possono sottrarsi a questo obbligo. Eccezionalmente ed in via temporanea, il D.M.</p>	<p>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>2.3</b> I deviatori sono meccanismi che permettono il passaggio dei veicoli ferroviari da un binario ad un altro. Le possibili diverse direzioni di inoltro sono denominate rami del deviatoio. Il deviatoio è costituito da due parti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cambiamento o telaio degli aghi, che permette l'inoltro in una direzione, dando continuità alla rotaia;</li> <li>- incrociamento, che permette il passaggio delle ruote all'intersezione delle rotaie.</li> </ul> <p>Il deviatoio può essere impegnato di punta, quando viene percorso dal cambiamento verso l'incrociamento, o di calcio, se percorso in senso contrario.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>può affidare sotto la propria responsabilità, la manovra dei deviatori e degli altri congegni ad agente non abilitato.</p> <p><b>6.</b> Nei casi espressamente previsti dalla presente Istruzione, determinate operazioni, subordinate al possesso di abilitazione, possono essere affidate anche ad agenti che ne sono privi, purché opportunamente istruiti dal D.M. o dal Capo Impianto, circa le specifiche operazioni da compiere.</p> <p><b>6.</b> Nei casi espressamente previsti dalla presente Istruzione, determinate operazioni, subordinate al possesso di abilitazione, possono essere affidate anche ad agenti che ne sono privi, purché opportunamente istruiti dal D.M. o dal Capo Impianto, circa le specifiche operazioni da compiere.</p> <p><b>7.</b> I deviatori durante il loro servizio non devono abbandonare il posto loro affidato senza espressa autorizzazione del superiore dal quale dipendono.</p> <p><b>8.</b> Il deviatore, oltre ad adempiere agli obblighi di competenza che gli derivano da norme specifiche, deve intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione. Nei casi non previsti, ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia, per quanto possibile, alle norme che regolano i casi previsti.</p> <p><b>9.</b> I deviatori devono vietare, a chiunque non sia regolarmente autorizzato, di circolare o</p>	<p>Il deviatoio si dice disposto per la sinistra o per la destra quando permette, rispettivamente, il passaggio di veicoli ferroviari sul ramo di sinistra o di destra rispetto a chi guarda il deviatoio dalla punta.</p> <p>I deviatori possono essere percorsi a specifiche velocità massime in funzione del tipo di armamento e delle loro caratteristiche geometriche (raggio di curvatura e tangente).</p> <p>La velocità massima ammessa può essere diversa per ciascuno dei rami del deviatoio.</p> <p>Due deviatori, situati su due binari generalmente attigui e paralleli, collegati tra loro in modo da consentire il passaggio dall'uno all'altro binario, costituiscono una comunicazione.</p> <p><b>2.7</b> Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di fermarsi lungo i binari e devono permettere l'ingresso nel proprio posto di servizio solo ad agenti che vi devono entrare per ragioni di servizio.</p> <p>10. Salvo specifiche diverse disposizioni, le presenti Istruzioni valgono analogamente anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, depositi locomotive, ecc.) e devono essere applicate anche dagli aiutanti di movimento (linee a dirigenza unica) e dagli addetti alle fermate (linee a dirigenza locale ed a dirigenza unica).</p>					
<p><b>Art. 2</b> <b>Disposizione dei deviatoi per il movimento dei treni</b></p> <p>1. Per binario di ricevimento o di stazionamento si intende il binario delimitato generalmente da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.</p> <p>2. L'itinerario di arrivo di un treno s'intende delimitato come segue:</p> <p>a) arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di 1ª categoria di protezione fino al segnale di partenza (1);</p> <p>b) arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di 1ª categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.12 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono delimitate da segnali denominati segnali di protezione.</p> <p>2.13 Le località di servizio possono essere:</p> <p>a) <i>stazioni</i>: in esse possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), passaggi da una linea all'altra, e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali denominati segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci</p>			<p><b>GI</b></p>	<p>Sulle linee AV/AC vale quanto previsto per le altre linee.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.</p> <p>Quando il segnale di protezione è di 2a categoria l'itinerario di arrivo ha inizio dal punto protetto dal segnale stesso.</p> <p><b>2 bis.</b> Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e si intendono delimitati come segue:</p> <p><i>a) itinerario di arrivo esterno</i> Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.</p> <p><i>b) itinerario di arrivo intermedio</i> Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.</p> <p><i>c) itinerario di arrivo interno</i> Si intende delimitato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo (2);</li> <li>- arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione</li> </ul>	<p>sono denominate posti di movimento;</p> <p>b) <i>bivi</i>: da essi si diramano più linee;</p> <p>c) <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea;</p> <p>d) <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario;</p> <p>e) <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al distanziamento dei treni.</p> <p><b>2.14</b> Le località di servizio possono essere dotate di più segnali di protezione e di partenza.</p> <p><b>2.15</b> Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati <i>binari di circolazione</i>; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati <i>binari secondari</i>. I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati <i>binari di corsa</i>.</p> <p>Il <i>binario di ricevimento o di stazionamento</i> è il tratto di binario di circolazione delimitato da due deviatori estremi o da un deviatoio ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione.</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</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.</p> <p><b>2 ter.</b> Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCS L2), gli itinerari di arrivo si estendono come nei precedenti commi 2 e 2 <i>bis</i>, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali.</p> <p><b>3.</b> La zona di uscita è una zona di sicurezza situata oltre il termine dell'itinerario di arrivo. Tale zona ha inizio dal termine dell'itinerario di arrivo e si estende per 50 metri nei casi <i>a)</i> del comma 2 (3), ed <i>a), b)</i> e <i>c)</i> primo alinea del comma 2 <i>bis</i> (3) e per 100 metri nel caso <i>b)</i> del comma 2, nel caso <i>c)</i> secondo alinea del comma 2 <i>bis</i> e nel caso del comma 2 <i>ter</i>. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 4 <i>bis</i>, punti <i>a)</i> e <i>b)</i> e 4 <i>quater</i>).</p> <p><b>4.</b> L'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea.</p> <p><b>4 bis.</b> Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e s'intendono delimitati come segue:</p> <p><i>a) itinerario di partenza interno.</i> Si estende dal</p>	<p>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>4.19</b> Immediatamente dopo il termine di ogni autorizzazione al movimento deve essere assicurato un tratto di binario, denominato zona di uscita, mantenuto libero e con gli enti eventualmente presenti disposti come se dovessero essere percorsi dal treno stesso, di lunghezza comunque mai inferiore a 50 metri nelle località di servizio e 20 metri in linea, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare sulla linea medesima e del sistema di protezione.</p> <p><b>8.6</b> I tratti di binario percorsi dai treni all'interno delle località di servizio sono denominati itinerari.</p> <p><b>8.7</b> Ciascun itinerario deve essere univocamente denominato.</p> <p><b>8.8</b> Ogni itinerario ha inizio da un segnale di terra in corrispondenza del quale può iniziare un'autorizzazione al movimento e termina al successivo segnale di terra in corrispondenza del quale può terminare un'autorizzazione al movimento o in corrispondenza dell'inizio della piena linea</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.</p> <p><i>b) itinerario di partenza intermedio.</i> Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.</p> <p><i>c) itinerario di partenza esterno.</i> Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.</p> <p><b>4 ter.</b> Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:</p> <p><i>a)</i> sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;</p> <p><i>b)</i> sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale. Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine</p>	<p>oppure, in caso di segnale di partenza comune a più binari, al primo ente posto a valle del punto di normale fermata (traversa limite, punta di deviatore, paraurti di binario tronco).</p> <p><b>8.9</b> L'inizio della piena linea deve essere inequivocabilmente individuabile dall'agente di condotta.</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'itinerario di partenza. La stessa tabella deve essere applicata anche nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo quando, per caratteristiche di tracciato, risulta difficoltosa l'individuazione del termine dell'itinerario di partenza. In casi particolari, le Unità periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza. I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).</p> <p><b>4 quater.</b> Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di partenza si estendono come nei precedenti commi 4 e 4 bis, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali. Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento imperativo di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale imperativo di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno da una apposita tabella d'individuazione del termine dell'itinerario di partenza, definita nel Regolamento sui Segnali.</p> <p><b>5.</b> L'itinerario di transito di un treno senza fermata comprende i corrispondenti itinerari 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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
arrivo e partenza.					
<p>6. I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.</p> <p>7. Eventuali deviatori e scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario di arrivo (su binari laterali), che permettono di ottenere i primi l'indipendenza dell'itinerario medesimo rispetto ad altri movimenti di treno o di manovra o a fughe accidentali di veicoli, e le altre l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta, devono di regola essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza, sempreché non vengano così resi incompatibili movimenti contemporanei di treni o di manovre altrimenti consentiti, con l'osservanza delle norme regolamentari, dal dispositivo di armamento.</p> <p>8. Inoltre, per ricevere il treno si devono disporre, secondo le norme di seguito specificate, gli eventuali deviatori compresi nella zona di uscita.</p> <p>9. I deviatori compresi nella zona di uscita, situati sul prolungamento dell'itinerario di arrivo e che si presentano di punta rispetto al treno avente fermata, devono essere disposti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— in modo da assicurare l'uscita del treno, se trattasi di ricevimento sul binario destinato al transito dei treni (4) o comunque sul binario non facente capo ad un tronco;</li> <li>— come se il treno dovesse inoltrarsi sul binario tronco, se trattasi di ricevimento su binario</li> </ul>	<p><b>4.19</b> Immediatamente dopo il termine di ogni autorizzazione al movimento deve essere assicurato un tratto di binario, denominato zona di uscita, mantenuto libero e con gli enti eventualmente presenti disposti come se dovessero essere percorsi dal treno stesso, di lunghezza comunque mai inferiore a 50 metri nelle località di servizio e 20 metri in linea, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare sulla linea medesima e del sistema di protezione.</p> <p><b>8.3</b> Tutti i deviatori di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p> <p><b>8.4</b> Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</li> <li>b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di</li> </ul>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>passante non destinato al transito dei treni e facente capo a un tronco.</p> <p><b>10.</b> I deviatori della zona di uscita, situati sul prolungamento dell'itinerario di arrivo e che si presentano di calcio, nonché i deviatori e le scarpe fermacarri situati su binari laterali nell'ambito di 100 metri dai punti di possibile confluenza con la zona di uscita stessa, devono essere disposti come stabilito al comma 7, se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— i deviatori permettono di ottenere l'indipendenza rispetto ad altri movimenti di treno o manovra o a fughe accidentali di veicoli;</li> <li>— le scarpe fermacarri consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta.</li> </ul> <p><b>11.</b> Alla norma di cui ai precedenti commi 7 e 10 si fa eccezione, nel caso delle stazioni sul semplice binario, quando si verifichi un incrocio, per le comunicazioni manovrate a mano che devono essere disposte in modo da assicurare l'ingresso del treno incrociante. Analogamente può essere disposto dalle Unità periferiche interessate in caso di comunicazioni manovrate da A.C.</p> <p><b>12.</b> I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto. Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni indicate in orario munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatoio d'uscita viene</p>	<p>segnalamiento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p> <p><b>8.5</b> Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p> <p><b>8.14</b> I deviatori e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi del punto 8.12 e la disposizione dei deviatori, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dai treni impegnato di calcio in falsa posizione.</p> <p><b>13.</b> Per la partenza di un treno, eventuali deviatori e scarpe fermacarri situati su binari laterali devono essere disposti come stabilito al comma 7, se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— i deviatori permettono di ottenere l'indipendenza rispetto ad altri movimenti di treno o manovra o a fughe accidentali di veicoli;</li> <li>— le scarpe fermacarri consentono di realizzare l'indipendenza rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta.</li> </ul> <p><b>14.</b> Per il transito di un treno senza fermata i deviatori devono essere ovviamente disposti nel modo richiesto sia dall'itinerario di arrivo sul binario stabilito sia da quello di partenza dal binario stesso.</p>					
<p style="text-align: center;"><b>Art. 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Piombamento e spiombamento delle apparecchiature di sicurezza</b></p> <p><b>1.</b> In tutti gli impianti di blocco, di segnalamento e di sicurezza in genere, vi sono determinate apparecchiature o loro parti, che devono essere mantenute piombate. Di esse, alcune possono essere spiombate solo dagli agenti addetti alla manutenzione - A.M. - (1), ed altre invece anche dal personale addetto all'esercizio degli impianti (2).</p> <p><b>1 bis.</b> Determinate apparecchiature, il cui uso è in ogni caso subordinato allo spiombamento di altre apparecchiature, sono mantenute permanentemente spiombate. Le suddette apparecchiature devono essere indicate nelle Istruzioni di dettaglio dell'apparato e riportate</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</p>			<b>GI</b>	<p>Le linee esercitate a Dirigenza Unica non sono regolamentate, perché ritenute obsolete.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nei Registri delle disposizioni di servizio. Particolari apparecchiature, normalmente spiombate, debbono essere piombate nelle situazioni previste, dalla presente Istruzione e dalle Istruzioni per i vari tipi di apparati.</p> <p><b>2.</b> Il personale addetto all'esercizio degli impianti, in determinate circostanze e subordinatamente all'osservanza di speciali precauzioni, risultanti dalle specifiche Istruzioni o dai Registri delle disposizioni di servizio di cui all'art. 4, è autorizzato a spiombare e ripiombare:</p> <p><i>a)</i> i tasti di soccorso o di tacitazione (3), da azionare in caso di anormalità, per escludere determinate condizioni. Per quelli piombati con piombo ad aletta, non è necessario procedere all'immediata ripiombatura, che dovrà essere effettuata solo dopo la rimozione dell'anormalità o al termine della particolare situazione di esercizio che ne ha determinato l'uso. Inoltre, sul registro dei guasti M. 125a le prescritte annotazioni devono essere limitate alla prima spiombatura ed alla ripiombatura dopo la cessazione dell'uso del tasto; in caso di consegne occorre comunque provvedere alla ripiombatura.</p> <p>Fanno eccezione determinati tasti stabiliti dalle specifiche Istruzioni di servizio, i quali dovranno essere ripiombati di volta in volta subito dopo il loro uso;</p> <p><i>b)</i> le chiavi di scorta di fermascambi e serrature sulle apposite rastrelliere, eccettuate quelle delle stazioni rette da aiutante di movimento e delle fermate provviste di scambi</p>	<p>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>2.11</b> Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p><b>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</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle linee a D.U. che, se spiombate rispettivamente dagli aiutanti o dagli addetti, devono essere ripiombate dagli agenti della manutenzione;</p> <p>c) gli interruttori automatici a scatto di massima corrente, relativi a deviatori comandati elettricamente, posti a protezione del circuito di manovra dei deviatori stessi da eventuali contatti con i circuiti di manovra di altri deviatori (interruttori Z) (4);</p> <p>d) la manovella o la leva per l'effettuazione della manovra a mano di un deviatoio con manovra elettrica e la chiave a filetto per le casse di manovra munite di dispositivo di intallonabilità permanente;</p> <p>e) la chiave per lo svincolo artificiale dei fermascambi elettrici;</p> <p>f) eventuali altri tasti e dispositivi il cui azionamento sia necessario per realizzare determinate condizioni, per azionare particolari segnalazioni, ecc.. Di regola, lo spiombamento dei vari dispositivi sopra citati può essere effettuato, con l'osservanza delle prescritte cautele, dallo stesso agente che li manovra o che li ha in consegna. Si fa eccezione per quei dispositivi il cui spiombamento in base alle prescrizioni contenute nelle apposite Istruzioni o in specifiche norme di esercizio, può essere effettuato solo dal D.M. o in seguito ad autorizzazione data dal medesimo.(4) In tale caso, nel richiedere l'intervento dell'A.M. e nel dare l'avviso agli altri interessati, il deviatore od il D.M. dovrà indicare se lo scatto</p>	<p>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>8.1</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare: devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'interruttore sia dovuto a tallonamento e se sia stato possibile richiudere l'interruttore stesso. Oltre che nei casi previsti da dette Istruzioni e Norme, tranne che si tratti di posto presenziato da A.I., occorre l'autorizzazione del D.M. anche per lo spiombamento degli interruttori Z di cui al punto c) del presente comma.</p> <p><b>3.</b> Gli interruttori automatici a scatto di massima corrente, inseriti nel circuito di manovra dei deviatori e dei passaggi a livello comandati elettricamente, per la protezione dei motori (interruttori I), sono normalmente spiombati. Essi devono essere piombati dagli agenti addetti alla circolazione in posizione di APERTO nei soli casi stabiliti nella presente Istruzione e nelle specifiche Istruzioni previste per i vari tipi di impianto. La suddetta piombatura non occorre nel caso di utilizzazione del tasto di esclusione deviatori (Es), di cui al successivo Art. 12/10.</p> <p><b>3 bis.</b> In caso di necessità, il personale addetto all'esercizio degli impianti, in assenza degli agenti della manutenzione, può eseguire le operazioni di riarmo di determinati interruttori a scatto, normalmente in uso al personale della manutenzione. Anche altri agenti preventivamente individuati non addetti all'esercizio degli impianti possono eseguire il riarmo degli interruttori in uso sia al personale del movimento e sia al personale della manutenzione, in assenza di tale personale. Gli interruttori accessibili a detto personale e le modalità di intervento debbono risultare da specifiche disposizioni locali. Le suddette</p>	<p>effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				

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

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>operazioni di riarmo possono effettuarsi a condizione che:- l'ordine venga impartito verbalmente da un operatore con funzione di coordinamento (D.C.O., D.U., Dirigente Coordinatore Impianti Elettrici, ecc.);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'agente incaricato dell'operazione sia preventivamente istruito;</li> <li>- gli interruttori a scatto siano resi indipendenti dalle altre apparecchiature e siano facilmente individuabili. L'esito dell'operazione deve essere comunicato verbalmente all'operatore che ha impartito l'ordine e, in caso di risultato negativo, il riarmo dell'interruttore non dovrà essere ripetuto. L'anormalità deve essere annotata sul mod. M.125a e ne deve essere avvisato l'agente della manutenzione che procederà al controllo dell'ente interessato ed alla ripiombatura degli interruttori che, normalmente piombati, sono stati spiombati.</li> </ul> <p>4. Le piombature che possono essere tolte e/o effettuate dal personale addetto all'esercizio degli impianti devono essere eseguite con spago e con gli speciali piombi ad aletta, numerati progressivamente, che ogni posto di servizio deve avere in dotazione. Le piombature di esclusiva competenza dell'A.M. devono essere eseguite con piombi senza aletta e con cordina di ottone. Al fine di garantire una perfetta tenuta della piombatura, i capi liberi della cordina o dello spago che fuoriescono dal piombo devono essere legati con un nodo aderente al relativo foro prima della punzonatura del piombo stesso, in modo che tale nodo rimanga</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>imprigionato nel piombo medesimo quando questo viene schiacciato con la tenaglia.</p> <p>5. Il personale addetto all'esercizio degli impianti deve usare per la piombatura l'apposita tenaglia che ciascun posto deve avere in dotazione; i due punzoni della tenaglia devono portare ciascuno le lettere PP (piombo provvisorio). Ciascun posto di servizio (5), che ha in esercizio apparecchiature che possono essere spiombate anche dal personale addetto all'esercizio degli impianti, deve avere in consegna una serie di piombi portanti impresse sulla aletta laterale, da un lato, la lettera iniziale dell'unità periferica interessata (T, M, Vr, V, Tr, G, B, F, A, R, N, Ba, Rc, P, C) e, dall'altra, il numero progressivo del piombo da 1 a 10, da 1 a 50, o da 1 a 100, a seconda del numero dei piombi costituenti la serie. Qualora le Unità periferiche interessate lo ritengano opportuno, per rendere più efficaci i controlli e le verifiche delle spiombature effettuate, ogni serie potrà essere anche contraddistinta da una sigla o numero particolare, da imprimersi su tutti i piombi costituenti la serie stessa.</p> <p>6. Il personale addetto all'esercizio degli impianti, che si trovi nella necessità di effettuare la piombatura di una delle apparecchiature che esso è autorizzato a spiombare in base alla presente Istruzione, e secondo altre Istruzioni e norme di dettaglio di ciascun posto, effettuata l'operazione che ha richiesto la piombatura, deve procedere alla ripiombatura con le modalità previste al</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comma 2, prelevando dalla serie dei piombi in dotazione il piombo recante il numero più basso ed applicando questo con la propria tenaglia. Della piombatura e della successiva ripiombatura dei dispositivi deve farsi annotazione (6) sul mod. M. 125° (art. 23/28).</p> <p>7. Soppresso</p> <p>8. Salvo i casi esplicitamente previsti dall'art. 24/3 (operazioni di competenza dell'A.M. compiute dall'addetto alla circolazione) e dall'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello, il personale addetto all'esercizio dell'Impianto deve astenersi assolutamente dal manomettere, per qualsiasi ragione, i piombi senza aletta e deve dare immediato avviso all'A.M., appena si accorge che uno o più di tali piombi siano, per una accidentalità qualunque, venuti a mancare o a trovarsi in condizioni tali da non garantire la chiusura del meccanismo cui sono applicati. Nell'attesa dell'intervento dell'A.M., il D.M. deve provvedere alla ripiombatura provvisoria dell'apparecchio con piombo ad aletta della stazione, in modo da impedire eventuali manomissioni ed operazioni abusive. Prima di procedere a tale ripiombatura, il D.M. stesso, in quanto possibile, deve acquisire la convinzione che l'apparecchio non sia stato in precedenza manomesso e sia ancora in condizioni di funzionare regolarmente, considerando tutte le circostanze di fatto ed eseguendo i possibili accertamenti. Della ripiombatura provvisoria deve fare annotazione sul mod. M 125a, in analogia a quanto prescritto nel comma 6. Nei</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Registri delle disposizioni di servizio devono essere riportate le apparecchiature assicurate con piombo senza aletta, secondo le indicazioni fornite dalle Unità locali interessate. controlli e le verifiche delle spiombature effettuate, ogni serie potrà essere anche contraddistinta da una sigla o numero particolare, da imprimersi su tutti i piombi costituenti la serie stessa.</p> <p><b>9.</b> I piombi applicati dal personale addetto all'esercizio degli impianti e portanti, di conseguenza, impressa, dalle due parti, la sigla PP (piombo provvisorio) hanno carattere di provvisorietà e devono perciò essere sostituiti dall'A.M. al più presto possibile ed, in ogni caso, alla prima visita che egli fa all'impianto. Gli A.M., nel provvedere alla ripiombatura dei dispositivi che sono stati piombati dal personale addetto all'esercizio degli impianti, devono essere i piombi numerati che ha in consegna il posto di servizio e devono farne annotazione (7) nel mod. M. 125a. Nei posti di servizio normalmente presenziati dall'A.M., può essere omessa la piombatura provvisoria di cui al comma 6 quando si possa eseguire senz'altro, a cura del predetto agente, la piombatura definitiva (8). La relativa annotazione nel mod. M. 125a deve essere firmata dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto, lo stesso A.M.</p> <p><b>10.</b> Se l'A.M. deve, per ragioni del proprio servizio, spiombare uno di quei meccanismi che possono essere piombati anche dal personale addetto all'esercizio dell'impianto,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>lo stesso A.M. deve usare per la ripiombatura un piombo ad aletta, prelevando dalla scorta esistente in cabina e fare annotazione (9) sul M. 125a.</p> <p><b>11.</b> I piombi sostituiti dall'A.M. devono essere da questi dati in consegna all'agente addetto all'esercizio dell'impianto. Tale consegna risulta dalla annotazione sul mod. M. 125a, che deve essere firmata dall'A.M. e controfirmata dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto. Tutti i piombi tolti d'opera devono essere messi dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto in apposita cassetta non piombata, di cui deve essere provvisto ogni posto di servizio, e tenuti a disposizione per eventuali verifiche fino a che non verranno ritirati dall'A.M., come specificato al successivo comma 13.</p> <p><b>12.</b> Nelle consegne che si scambiano gli agenti addetti all'esercizio dell'impianto, l'agente smontante deve precisare oltre che la rimanenza dei piombi nuovi esistenti nel posto di servizio ed il numero del primo piombo da utilizzare, anche il quantitativo dei piombi usati contenuti nell'apposita cassetta all'atto della consegna.</p> <p><b>13.</b> Quando, nel posto di servizio, la serie dei piombi è prossima ad essere esaurita, l'A.M. deve tempestivamente consegnare al posto di servizio un'altra serie completa di piombi, che il personale addetto all'esercizio dell'impianto deve cominciare ad usare soltanto dopo avere ultimata la serie precedente. All'atto della consegna, l'A.M. deve ritirare i piombi della serie precedente tolti d'opera e versarli</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>al Reparto da cui dipende. Tale Reparto li conserverà per eventuali verifiche e controlli, per un periodo di due mesi. Della consegna della nuova serie di piombi e del ritiro dei piombi usati delle serie precedenti deve essere fatta annotazione (10) sul mod. 125a. Tale annotazione deve essere firmata dall'A.M. e controfirmata dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto.</p> <p><b>14.</b> In caso di attivazione di nuovi impianti o di sostanziali modifiche di quelli esistenti, si deve provvedere alla piombatura di tutti i dispositivi, che possono essere spiombati dal personale addetto all'esercizio degli impianti, con piombi ad aletta portanti su quest'ultima, da un lato la lettera iniziale dell'Unità periferica interessata,e, dall'altro, la cifra 0 (zero). Di quanto sopra deve essere fatta annotazione (11) sul mod. M. 125a. Tale annotazione deve essere firmata dall'A.M. e controfirmata dall'agente addetto all'esercizio dell'impianto.</p> <p><b>15.</b> Secondo quanto stabilito nel comma 2 b), nelle stazioni rette da aiutante e nelle fermate provviste di scambi delle linee a D.U., le chiavi di scorta dei fermascambi e delle serrature piombate nelle rastrelliere possono essere spiombate, in caso di bisogno, dall'aiutante o dall'addetto, ma devono essere ripiombate solo dall'A.M.</p> <p>Pertanto, se l'impianto è provvisto solo di dette chiavi di scorta piombate, non occorre che ad esso venga fornita la tenaglia per la ripiombatura. Se invece l'impianto è provvisto di altri dispositivi piombati con piombi ad</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>aletta (tasti per la liberazione artificiale delle leve di consenso, commutatori per l'esclusione dell'avvisatore acustico dello spegnimento delle lampade normali e di riserva dei segnali semaforici, ecc.), esso deve essere fornito di tenaglia in quanto è fatto obbligo all'aiutante o all'addetto di provvedere subito, in caso di spiombamento dei dispositivi suddetti, alla loro ripiombatura provvisoria con le modalità precedenti. In ogni caso, gli impianti di cui sopra devono essere provvisti della scorta di piombi ad aletta numerati da usarsi per la ripiombatura delle chiavi di scorta e degli altri dispositivi. Nelle stazioni rette da aiutante e nelle fermate delle linee esercitate con D.U., le annotazioni relative alle spiombature e ripiombature delle chiavi di scorta devono essere riportate nel registro delle consegne dell'impianto e nel registro delle chiavi del D.U. come stabilito dalle apposite Disposizioni. In ogni caso, le annotazioni stesse devono sempre essere riportate anche nel mod. M. 125a.</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. 4</b> <b>Registri, piani schematici e prospetti</b></p> <p>1. I registri delle disposizioni di servizio (R.d.s.) contengono le disposizioni di carattere permanente e le indicazioni necessarie per lo svolgimento del servizio nei singoli posti e sono i modd. M. 365, M. 366, M. 30, M. 43, M. 47.</p> <p>2. Il registro M. 365 deve essere compilato per le stazioni rette da D.M.</p> <p>3. Il registro M. 366 deve essere compilato per le stazioni rette da aiutante di movimento e</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</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per le fermate.</p> <p>4. Il registro M. 30 deve essere compilato per i posti di servizio di deviatore dotati di A.C., con o senza scambi manovrati a mano, anche se ubicati presso il fabbricato viaggiatori (F.V.).</p> <p>5. Il registro M. 43 deve essere compilato per i posti di servizio di deviatore, nella cui giurisdizione si trovano esclusivamente scambi manovrati a mano, anche se ubicati presso il F.V.</p> <p>6. Il registro M. 47 deve essere compilato per i posti di manovra.</p> <p>7. Nelle stazioni nelle quali non esiste posto di manovra in quanto le manovre sono eseguite da agenti che prestano servizio promiscuo alle manovre e agli scambi, le norme occorrenti per lo svolgimento delle manovre devono essere inserite nel registro M. 30 o nel registro M. 43.</p> <p>8. I registri delle disposizioni di servizio debbono essere compilati secondo le prescrizioni indicate negli stessi e firmati dal Capo Reparto Territoriale Movimento. Tutti gli agenti stabilmente o temporaneamente adibiti all'impianto debbono prendere esatta conoscenza del contenuto dei suddetti registri, datando e firmando gli stessi nelle apposite finche.</p> <p>9. In ogni posto di deviatore deve essere esposto il piano schematico, che deve contenere le seguenti indicazioni: la posizione normale dei deviatore ed il numero distintivo di ciascuno di essi, i fermascambi elettrici ed i fermascambi a chiave con il numero di marca</p>	<p>assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>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>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle relative chiavi, i segnali fissi di protezione e di partenza compresi gli eventuali segnali sussidiari di partenza, i portali T.E., i dischetti indicativi e imperativi, i segnali indicatori da deviatoio ed i segnali bassi, gli altri meccanismi e dispositivi di cui è provvisto l'impianto, ecc. Inoltre, per le stazioni provviste di scambi manovrati a mano, il piano schematico deve contenere anche il prospetto delle chiavi da ritirare per ogni itinerario di treno di cui al comma 10. I modelli del piano schematico di un impianto con scambi manovrati a mano e di un impianto con scambi manovrati da A.C., nonché il significato dei simboli usati, sono riportati negli Allegati 2-3-4. Il significato dei simboli grafici usati per i piani schematici del sistema per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2) sono riportati nell'Allegato 4 <i>ter</i>.</p> <p><b>10.</b> Il prospetto ritiro chiavi serve per indicare le chiavi dei fermascambi o di eventuali altri meccanismi che occorre ritirare per ogni possibile itinerario di arrivo e di partenza. Quando richiesto, tale prospetto firmato dal Capo Reparto Territoriale Movimento, deve essere esposto nell'ufficio del D.M. ed in ciascuno dei posti di deviatore interessati. Per la compilazione del citato prospetto devono essere seguite, relativamente al ritiro delle chiavi dei fermascambi, le norme di cui all'art. 2.</p> <p><b>11.</b> Negli impianti privi di collegamenti di sicurezza, il prospetto ritiro chiavi deve essere</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sempre compilato. Negli impianti in cui i collegamenti di sicurezza sono realizzati mezzo di chiavi, il prospetto ritiro chiavi dovrà essere compilato se, dalle indicazioni sugli apparati, non risulta chiaramente rilevabile quali siano le chiavi da ritirare per ciascun itinerario. Negli impianti in cui manca il segnale di partenza ed in ogni caso in cui i collegamenti fra segnali e deviatori siano realizzati in modo completo soltanto per uno o più gruppi di itinerari, il prospetto ritiro chiavi potrà essere limitato ai soli itinerari per i quali non si abbiano collegamenti di sicurezza sempreché, per gli altri itinerari, le chiavi da ritirare siano chiaramente rilevabili dalle indicazioni sugli apparati. Negli impianti in cui mancano soltanto i collegamenti fra segnali di protezione e deviatori della zona d'uscita, debbono essere compilati appositi prospetti (uno per ogni posto di servizio) analoghi al prospetto ritiro chiavi, sui quali devono essere chiaramente indicate, per la zona d'uscita di ogni itinerario di arrivo, le leve da disporre e mantenere in posizione opportuna, se trattasi di deviatori centralizzati, oppure le chiavi da ritirare, se trattasi di deviatori manovrati a mano. Negli impianti in cui i collegamenti di sicurezza sono limitati a determinati enti, il prospetto ritiro chiavi dovrà essere sempre completo e riportare, pertanto, l'indicazione di tutte le chiavi da ritirare per ogni movimento di treno e, cioè, sia di quelle da introdurre nelle apparecchiature, sia di quelle che devono essere custodite dagli agenti. Per le prime, il</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prospetto dovrà recare un'annotazione indicante l'apparecchiatura in cui le chiavi devono essere introdotte per permettere l'apertura dei segnali.</p> <p><b>12.</b> Ad ogni cambiamento o modificazione dell'orario dei treni, il Capo Reparto Territoriale Movimento deve stabilire il programma di servizio per il ricevimento, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni di giurisdizione, compilando l'apposito prospetto mod. M.53. In esso sono indicati cronologicamente tutti i treni ordinari, straordinari e straordinari resi ordinari periodici, la loro provenienza e destinazione, l'ora di arrivo, di partenza o di transito, gli eventuali incroci e precedenza, gli eventuali giorni di soppressione, i giorni di effettuazione dei treni periodici, nonché il binario assegnato a ciascun treno; tale binario non deve essere variato senza esplicito ordine da parte del D.M..Per i treni straordinari e supplementari, il DM stabilisce di volta in volta il binario di ricevimento, di partenza o di transito, dandone comunicazione al personale interessato con le modalità di cui all'art.18(avvisi registrati e verbali).Alcune grandi stazioni possono essere autorizzate, limitatamente ai treni merci in arrivo od in partenza dai vari fasci di binari, ad indicare sul Mod. 53 il fascio, anziché il singolo binario di ricevimento o di partenza; anche in questo caso il DM deve stabilire di volta in volta il binario e darne tempestiva comunicazione, nei modi prescritti al personale interessato.</p> <p><b>13.</b> Il prospetto M.53, firmato dal capo Reparto</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Territoriale movimento, deve essere esposto in tutti i posti di servizio interessati.</p> <p><b>14.</b> Gli altri registri e moduli utilizzati per lo svolgimento del servizio (M.36, M.125°, M.40 MAN, ecc.) sono indicati e descritti specificatamente in altri articoli della presente Istruzione.</p>					
<p style="text-align: center;"><b>Art. 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Materiale i dotazione ai posti di servizio</b></p> <p><b>1.</b> Ogni posto di servizio di deviatore deve avere in dotazione materiali, disposizioni e moduli, come di seguito indicato.</p> <p>a) il materiale in dotazione è normalmente costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un orologio a muro;</li> <li>- una o più lanterne e bandiere da segnalamento;</li> <li>- torce da segnalamento a fiamma rossa;</li> <li>- una serie di piombi numerati;</li> <li>- la tenaglia da applicare per i piombi;</li> <li>- una o più manovelle per la manovra a mano dei deviatori;</li> <li>- una o più chiavi a filetto della intallonabilità;</li> <li>- una manovella per la manovra a mano delle barriere dei P.L. in consegna</li> <li>- fermascambi a morsa, cunei o distanziatori (a seconda del tipo di armamento), in quantità adeguata, per assicurare i deviatori;</li> <li>- gli attrezzi necessari per eseguire la pulizia e la lubrificazione dei vari meccanismi dell'impianto.</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> <p><b>4.31</b> I treni devono essere muniti di dispositivi per ordinare l'arresto dei treni in caso di emergenza (torcia a fiamma rossa, bandiera rossa, fanale di segnalazione a luce rossa e dispositivo di occupazione dei circuiti dei binari) che durante il viaggio devono essere tenuti in posizione tale da essere immediatamente utilizzabili in caso di necessità. Di analoghi dispositivi deve essere dotato anche il personale dell'infrastruttura, in relazione alle mansioni svolte.</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le norme d'uso delle torce da segnalazione a fiamma rossa sono stabilite a parte.</p> <p>B) Le disposizioni generali e particolari sono normalmente costituite da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- una copia della presente Istruzione;</li> <li>- una copia delle Istruzioni relative all'AC in esercizio;</li> <li>- una copia del registro delle disposizioni di servizio del posto;</li> <li>- una copia della tabella annessa al Regolamento sui Segnali;</li> <li>- il prospetto M.53;</li> <li>- i fascicoli circolazione linee/fascicoli orario interessati.</li> </ul> <p>C) I moduli sono normalmente i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il registro della corrispondenza telefonica;(mod. M 100-b, ed eventualmente mod. M100-i);</li> <li>- un fascicolo di mod. M.40;</li> <li>- il libretto di consegna fra deviatori (M.36);</li> <li>- il registro dei guasti (mod. M.125a).</li> </ul> <p>Ulteriori materiali, disposizioni e moduli, eventualmente necessari in relazione alle particolarità del posto, dovranno essere individuati in sede locale (staffe fermacarri, M.37, M.40 MAN,ecc.).</p> <p>2. Nei posti di servizio da deviatore possono trovar posto anche le attrezzature di blocco elettrico, i telefoni, gli apparati di comando o di controllo dell'illuminazione elettrica dei segnali, ecc.</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. 6</b> <b>Servizi vari</b></p> <p>1. Nelle stazioni non munite di A.C. elettrici i</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in</p>			<b>GI</b>	<p>I segnali semaforici non sono regolamentati,</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deviatori devono provvedere alla pulizia e alla lubrificazione dei cuscinetti di scorrimento dei deviatori (non bisogna ungere eccessivamente i cuscinetti, perché l'eccessiva lubrificazione sarebbe dannosa o per la polvere che impasta l'olio, o per la bassa temperatura di condensa).</p> <p>E' assolutamente proibito gettare sugli organi di manovra dei deviatori, materiali che possono impedirne il regolare funzionamento ed i deviatori devono provvedere a togliere tale materiale in caso di necessità ed a svolgere quelle piccole operazioni sul suolo circostante, utili per mantenere il regolare funzionamento dei deviatori medesimi.</p> <p><b>2.</b> Ai deviatori può essere affidata la pulizia e la lubrificazione delle parti facilmente accessibili delle piattaforme girevoli, delle stadiere a ponte, delle gru da sollevamento e di altri meccanismi di stazione (casse di manovra, segnali, banchi di manovra, ecc.), i deviatori devono avere cura di tenere il suolo interno alle piattaforme e alle stadiere sempre pulito e sgombrato da ghiaia e da altro materiale che potrebbe cadere nell'interno ed impedire il loro funzionamento.</p> <p><b>3.</b> Nei casi previsti le operazioni di pulizia e lubrificazione dei deviatori ed altri meccanismi dovranno avere, di norma, la frequenza di tre volte la settimana e dovranno essere effettuate dai deviatori possibilmente in occasione della visita scambi di cui all'art.14/6. Una frequenza maggiore può essere stabilita dalle unità Periferiche interessate, in relazione</p>	<p>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 attività 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>perché ritenuti obsoleti.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a situazioni particolari o a circostanze eccezionali (precipitazioni atmosferiche, ecc.). Una frequenza minore può essere stabilita dall'unità centrale competente, in relazione all'impiego di materiali lubrificanti per deviatori con speciali capacità. Le suddette operazioni devono essere annotate sul registro M.36 apponendovi data, ora, gruppo scambi (o meccanismi) e firma dell'agente che ha effettuato le operazioni medesime.</p> <p>4. In relazione a particolari esigenze organizzative locali (grandi stazioni, impianti impresenziati, ecc.) le operazioni di pulizia e lubrificazione di scambi ed altri meccanismi possono essere affidate anche all'A.M. od anche agli altri agenti opportunamente istruiti diversi da deviatori, con la periodicità di cui al comma 3 e secondo le modalità concordate dalle Unità periferiche interessate. In tutti i casi suddetti, le operazioni svolte devono essere annotate su appositi registri, apponendovi data, ora, gruppo di scambi (o meccanismi) e firma dell'agente che ha effettuato le operazioni medesime.</p> <p>5. Ai deviatori, purché opportunamente istruiti, possono essere affidate anche operazioni di piccola manutenzione degli scambi e di altri meccanismi in loro consegna (serraggio chiavarde allentate, mantenimento scolo acqua ed estirpazione erba presso deviatori, ecc.)secondo le modalità concordate dalle unità periferiche interessate.</p> <p>6. I deviatori, purché opportunamente istruiti, possono svolgere anche operazioni di piccola</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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riparazione, secondo quanto previsto all'art. 24/3. Manifestandosi guasti a deviatori ed altri meccanismi, per i quali occorra richiedere l'intervento dell'A.M., i deviatori dovranno regolarsi secondo quanto previsto dalle Istruzioni vigenti e dalle disposizioni locali.</p> <p><b>7.</b> Ai deviatori può essere affidata l'accudienza, l'accensione e lo spegnimento delle luci fisse dei meccanismi che hanno in consegna (segnali fissi, dischetti indicatori da scambio, stadere a ponte, piattaforme, ecc.), nonché delle altre luci di stazione. I deviatori devono provvedere all'accensione ed allo spegnimento delle luci secondo l'orario risultante dall'apposita tabella (Allegato 5).</p> <p><b>8.</b> Quando le condizioni atmosferiche non permettono una buona visibilità, i deviatori devono far uso della segnalazione notturna anche di giorno, secondo quanto prescritto dal Regolamento sui Segnali.</p> <p><b>9.</b> Negli impianti muniti di segnali luminosi ove esistono appositi commutatori a due posizioni (giorno - notte) per la regolazione della tensione di alimentazione dei segnali stessi e quindi della loro luminosità, detti commutatori devono essere manovrati dalla posizione di giorno a quella di notte e viceversa rispettivamente 20 minuti dopo e 20 minuti prima degli orari indicati nella tabella (Allegato 5) per l'accensione e lo spegnimento dei segnali semaforici.</p> <p><b>10.</b> La competenza a provvedere allo sgombero della neve e del ghiaccio dagli enti e dai piazzali è regolata in base a norme</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>emanate dalle Unità Centrali e periferiche interessate.</p> <p><b>11.</b> Nei casi previsti, i deviatori dovranno pulire dalla neve e dal ghiaccio i deviatori, nonché le trasmissioni ed i meccanismi di manovra dei deviatori, dei segnali e delle barriere in loro consegna, con speciale attenzione per i deviatori situati sui binari di circolazione e per i deviatori di allacciamento dei depositi locomotive e dei fasci di deposito del materiale per treni viaggiatori. Dovranno, in modo particolare, curare l'asportazione della neve e del ghiaccio: dai cuscinetti di scorrimento e di cerniera; dallo spazio esistente fra ago e contrago; dagli intervalli tra controrotaie e rotaie, fra rotaia e zampa di lepre e tra punta e contropunta del cuore (art.7). Quando i deviatori manovrati a mano siano muniti di dispositivo elettromeccanico di bloccamento e di controllo, dovranno essere pulite anche le parti mobili dei fermascambi, i firanti di manovra, di controllo e quelli a cannocchiale e, con speciale accuratezza, le relative feritoie. Per impedire che la neve o l'acqua formino ghiaccio o per facilitare il disgelo, si dovrà, salvo quanto è detto al capoverso seguente, spargere sui cuscinetti di scorrimento il salaccio, ponendo anche attenzione a spargerlo, affinché non ostacoli la manovra del deviatoio, dei dispositivi di fermascambiatore e di controllo, nonché il funzionamento di eventuali pedali. E' assolutamente vietato spargere il salaccio sui deviatori a manovra elettrica e sui circuiti di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>binario (c.d.b.art.10) costituenti circuiti elettrici.</p> <p><b>12.</b> In tempo di neve e di gelo è opportuno che, quando la circolazione dei treni lo permetta, e previo accordi con il DM, i deviatori eseguono più volte la manovra di deviatoi, di barriere dei passaggi a livello e possibilmente dei segnali, allo scopo di liberare i relativi meccani motori e trasmissioni dalla neve e dal ghiaccio.</p> <p><b>13.</b> Alcune stazioni, ubicate su linee particolarmente soggette al fenomeno nevoso o al freddo intenso, possono essere attrezzate con appositi snevatori installati in corrispondenza dei deviatoi. Le stazioni dotate di tali attrezzature sono indicate nell'orario di servizio. Nei R.d.s. delle località di servizio deve essere specifica personale cui spetta la messa in funzione e la manutenzione di detta attrezzatura.</p> <p><b>14.</b> I deviatori dovranno sempre accertare che, dopo le operazioni di sgombero e pulitura dalla neve e dal ghiaccio, il funzionamento dei meccanismi sia regolare.</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>CAPITOLO II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DESCRIZIONE DEGLI IMPIANTI</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 7</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositivo d'armamento</b></p> <p><b>1.</b> Il binario è costituito da due rotaie parallele, appoggiate su appositi sostegni (di regola traverse) e poste tra loro ad una distanza fissa, detta scartamento, che di norma misura 1435 millimetri. Il complesso costituito da massciata, rotaie e traverse si denomina armamento. Le rotaie hanno</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</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dimensioni trasversali diverse e quindi pesi diversi. Il peso per metro lineare delle rotaie contraddistingue il tipo d'armamento. Gli armamenti più comuni sulla rete FS sono RA.36 (kg 36 circa per metro), FS 46, FS 49, 50 UNI, 60 UNI.</p> <p><b>1.bis</b> "L'intersezione" è un particolare dispositivo di armamento rappresentato da un incrocio tra due binari (entrambi in rettilineo e privi di deviatori) denominati rami dell'intersezione, ciascuno dei quali consente ai rotabili l'attraversamento a raso dell'altro ramo dell'intersezione.</p>	<p>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>2.1</b> Il binario svolge la funzione di sostentamento e guida dei veicoli ferroviari. È costituito da due rotaie parallele, mantenute ad una distanza prefissata, detta scartamento, tramite appositi dispositivi.</p> <p><b>2.4</b> L'intersezione è un dispositivo di armamento che consente l'incrocio tra due binari denominati rami dell'intersezione, ciascuno dei quali consente ai veicoli ferroviari l'attraversamento a raso dell'altro ramo dell'intersezione.</p>				
<p><b>2.</b> I deviatori o scambi sono meccanismi atti a permettere il passaggio di rotabili da un binario ad altri binari.</p> <p><b>3.</b> Nel deviatoio si distinguono due parti principali: il cambiamento (telaio degli aghi) e l'incrociamiento (cuore). Il cambiamento è la parte mobile del deviatoio destinato ad istradare il rotabile sull'uno o sull'altro binario. La sua parte essenziale è costituita da due aghi, i quali sono ricavati da barre speciali ovvero da rotaie appositamente lavorate ed assottigliate ad una estremità, denominata punta. L'estremità dell'ago opposta alla punta, si chiama tallone. Gli aghi poggiano su cuscinetti di scorrimento e possono spostarsi girando attorno ad una cerniera che può essere</p>	<p><b>2.3</b> I deviatori sono meccanismi che permettono il passaggio dei veicoli ferroviari da un binario ad un altro. Le possibili diverse direzioni di inoltramento sono denominate rami del deviatoio.</p> <p>Il deviatoio è costituito da due parti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cambiamento o telaio degli aghi, che permette l'inoltramento in una direzione, dando continuità alla rotaia;</li> <li>- incrociamiento, che permette il passaggio delle ruote all'intersezione delle rotaie.</li> </ul> <p>Il deviatoio può essere impegnato di punta, quando viene percorso dal cambiamento verso l'incrociamiento, o di calcio, se percorso in senso contrario.</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Tutti i deviatori devono essere muniti di dispositivi e collegamenti di sicurezza.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>articolata od elastica, in modo da aderire alla rotaia attigua, detta contrago. I deviatoi possono essere ad aghi legati od ad aghi slegati. Si dicono ad aghi legati, quando hanno gli aghi collegati meccanicamente alle estremità con tiranti rigidi. Si dicono invece ad aghi slegati quando non esiste il collegamento rigido suddetto e pertanto gli aghi possono spostarsi indipendentemente fra loro. Gli scambi ad aghi slegati possono avere gli aghi collegati con tiranti a cannocchiale che permettono i necessari movimenti degli aghi. L'incrocio è la parte del deviatoio, in corrispondenza della quale le due file di rotaie, che formano il proseguimento degli aghi, vengono ad intersecarsi; dell'incrocio fa parte il cuore, costituito dalla punta delle rotaie a gomito o zampe di lepre. Il passaggio delle ruote sulla punta del cuore è assicurato da due brevi controrotaie, aventi l'estremità a gomito ed attigue alle rotaie esterne dell'incrocio.</p> <p><b>4.</b> Nel deviatoio semplice si ha normalmente un ramo rettilineo (di più corretto tracciato) ed un ramo deviato. Il deviatoio si dice sinistro o destro a seconda che il ramo deviato si trovi a sinistra od a destra di chi guardi lo scambio dalla punta verso il tallone. Un deviatoio si dice disposto per la sinistra (o per la destra) quando permette il passaggio di rotabili sul ramo di sinistra (o di destra) rispetto a chi guarda il deviatoio dalla punta (fig. 1/Allegato 6).Di regola, la posizione normale di un deviatoio è quella che garantisce maggiormente la</p>	<p>Il deviatoio si dice disposto per la sinistra o per la destra quando permette, rispettivamente, il passaggio di veicoli ferroviari sul ramo di sinistra o di destra rispetto a chi guarda il deviatoio dalla punta.</p> <p>I deviatoi possono essere percorsi a specifiche velocità massime in funzione del tipo di armamento e delle loro caratteristiche geometriche (raggio di curvatura e tangente).</p> <p>La velocità massima ammessa può essere diversa per ciascuno dei rami del deviatoio.</p> <p>Due deviatoi, situati su due binari generalmente attigui e paralleli, collegati tra loro in modo da consentire il passaggio dall'uno all'altro binario, costituiscono una comunicazione.</p> <p><b>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>8.3</b> Tutti i deviatoi di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sicurezza rispetto ad eventuali fughe di veicoli ed è, inoltre, quella di maggiore utilizzazione. Tale posizione è quella riportata sul piano schematico della stazione. La posizione opposta è detta rovescia. Se i due rami del deviatoio sono entrambi deviati con uguale curvatura a destra ed a sinistra, lo scambio dicesi simmetrico (fig. 2/Allegato 6).</p> <p>5. I deviatoi doppi sono costituiti da due deviatoi semplici, le cui coppie di aghi si seguono immediatamente (fig. 3/Allegato 6).</p> <p>6. Sono tripli, invece i deviatoi costituiti dall'accoppiamento, nello stesso punto, di due deviatoi semplici, le cui coppie di aghi poggiano sugli stessi cuscinetti (fig. 4/Allegato 6).</p> <p>7. Si dicono inglesi i deviatoi applicati in corrispondenza di intersezioni fra due binari, per permettere il passaggio anche dall'uno all'altro binario. Essi possono essere semplici o doppi, a seconda che il passaggio dall'uno all'altro dei due binari che si tagliano sia possibile da una sola direzione per lato dell'intersezione o da entrambe le direzioni. Lo scambio inglese semplice pertanto ha due sole coppie di aghi (fig. 5/Allegato 6), il doppio ne ha quattro (fig. 6/Allegato 6).</p> <p>8. Due deviatoi, situati su due binari generalmente attigui e paralleli, collegati tra loro in modo da consentire il passaggio dall'uno all'altro binario, costituiscono una comunicazione (fig. 7/Allegato 6).</p> <p>9. I deviatoi, in relazione al tipo di manovra, possono essere: a mano, elettrici, tallonabili e</p>	<p>devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p> <p>8.5 Tutti i deviatoi interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con ritorno automatico nella posizione iniziale (a molla).</p> <p><b>10.</b> I deviatori a mano vengono manovrati sul posto, a mezzo di leva a contrappeso, la quale viene fissata dopo la manovra mediante apposita spina (fig. 8/Allegato 6).</p> <p><b>11.</b> La tiranteria di manovra dei deviatori a mano con cerniera elastica, che sono sempre ad aghi slegati, è munita di speciali ganci e prende pertanto il nome di tiranteria a ganci. Detti ganci, agenti in un piano verticale normale agli aghi del deviatoio, stringono, nell'ultima fase della manovra, l'ago accosto al corrispondente contrago, agganciandosi alla suola di quest'ultimo.</p> <p><b>12.</b> Alcuni deviatori a mano sono muniti di tiranteria a perni; le caratteristiche ed i possibili istradamenti realizzabili con scambi inglesi doppi muniti di tale tiranteria, sono riportati in sede locale.</p> <p><b>13.</b> I deviatori inglesi a mano sono generalmente manovrati con due leve distinte e si può disporre un solo istradamento per volta (figg. 9 e 10/Allegato 6). I deviatori di una comunicazione possono essere manovrati contemporaneamente con un'unica leva (fig. 11/Allegato 6), oppure singolarmente con leve o comandi distinti (comunicazioni sdoppiate).</p> <p><b>14.</b> I deviatori elettrici sono manovrati per mezzo di A.C. elettrico. In taluni casi, tali deviatori possono essere muniti di dispositivi per il ritorno automatico nella posizione iniziale. Le caratteristiche specifiche dei deviatori e di altri dispositivi elettrici sono riportate in altri articoli</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della presente Istruzione e nelle Istruzioni degli A.C. elettrici.</p> <p>15. Determinate stazioni, indicate nell'orario di servizio, sono provviste di due soli deviatori d'ingresso, muniti di organi di manovra e fermascambiatore che ne permettono il sistematico tallonamento da parte dei treni in partenza ed il ritorno automatico nella posizione iniziale. I suddetti deviatori debbono essere impegnati dai treni, se incontrati sia di punta sia di calcio, a velocità non superiore a 30 km/h. Le norme di servizio delle suddette stazioni e le modalità per l'accertamento dell'integrità, posizione ed assicurazione dei deviatori a ritorno automatico, nonché le operazioni per la loro eventuale manovra a mano, sono riportate nelle apposite Istruzioni. I deviatori suddetti possono essere utilizzati anche in altri posti di servizio (punti ubicati in corrispondenza di uscita ed entrata dei depositi locomotive, ecc.).</p>					
<p><b>Art. 8</b> <b>Deviatori fuori servizio</b></p> <p>1. I deviatori, dai quali si diramano binari non in esercizio, ovvero binari utilizzati saltuariamente ed eccezionalmente, vengono immobilizzati con speciali dispositivi di sicurezza, dei tipi stabiliti dall'Unità centrale competente, che vincolano sia l'ago accosto sia quello discosto nella posizione prestabilita. L'applicazione di tali dispositivi deve essere effettuata dall'agente dei Lavori o dall'A.M. appositamente abilitato.</p> <p>2. Per la rimozione dei predetti dispositivi,</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>	M		GI	Tutti i deviatori devono essere muniti di dispositivi e collegamenti di sicurezza.



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quando è necessario manovrare i relativi deviatori, il D.M. della stazione dovrà chiedere, di volta in volta, per iscritto, l'intervento dell'agente dei Lavori o dell'A.M. appositamente abilitato. Il suddetto agente, dopo l'uso di tali deviatori e dopo che i telai degli aghi sono stati ricollocati nella posizione voluta e assicurati col dispositivo in questione, darà il nulla osta scritto al D.M. per riprendere la circolazione normale sui deviatori stessi.</p> <p><b>3.</b> Un deviatoio assicurato col dispositivo di immobilizzazione suddetto è da considerarsi come binario corrente e pertanto non richiede nè visita nè presenziamento. Ogni alterazione o manomissione del dispositivo in questione, come ogni manovra del deviatoio, eseguita di iniziativa della stazione e senza i prescritti preventivi accordi con l'agente dei Lavori o, nei casi consentiti, con l'A.M. sarà da considerare alla stessa stregua di una arbitraria rimozione di rotaia e costituirà un atto pregiudizievole della sicurezza dell'esercizio.</p> <p><b>4.</b> Secondo specifiche norme stabilite dalle Unità periferiche interessate, i dispositivi di immobilizzazione possono essere impiegati anche su deviatori in consegna agli agenti del Movimento, in occasione di lavori di manutenzione o in caso di guasto prolungato degli stessi.</p> <p>Qualora il dispositivo di immobilizzazione venga impiegato sul deviatoio di una comunicazione, lo stesso dispositivo deve essere applicato anche sull'altro deviatoio, salvo che su quest'ultimo sia stata interrotta la circolazione.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In tutti i casi suddetti, a cura dell'A.M., potranno essere escluse le eventuali condizioni relative ai deviatori immobilizzati ed agenti sui segnali, per consentire la disposizione a via libera degli stessi.</p>					
<p style="text-align: center;"><b>Art. 9</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Fermascambi e serrature di sicurezza</b></p> <p>1. I fermascambi sono dispositivi atti ad assicurare in una determinata posizione i deviatori (Fig. 121Allegato 6).</p> <p>2. Tutti i deviatori manovrati a mano delle stazioni, incontrati di punta ed inseriti su binari di normale ricevimento dei treni viaggiatori, nonché tutti i deviatori in piena linea devono sempre essere muniti di fermascambi di sicurezza. Per gli scambi manovrati a mano, sono considerati di sicurezza: i fermadeviatoi a chiave tipo FS, i fermascambi elettrici e quelli che vengono dichiarati tali dall'Unità Centrale competente. Il fermascambio a chiave tipo FS consiste in una scatola fissata al contrago ed in una staffa applicata all'ago: la staffa, muovendosi con l'ago, scorre dentro la scatola ove viene fissata con l'estrazione della chiave.</p> <p>3. Il fermascambio a chiave tipo FS può essere applicato ad entrambi gli aghi di uno stesso telaio oppure ad un ago solo dello scambio a mano. Nel primo caso, i due fermascambi si dicono gemelli (figg.13, 14 e 151Allegato 6) e lo scambio può essere assicurato per l'uno e per l'altro dei due rami cui dà accesso; nel secondo caso, il fermascambio si dice singolo e lo scambio può essere assicurato soltanto per un ramo.</p>	<p><b>8.3</b> Tutti i deviatori di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Tutti i deviatori devono essere muniti di dispositivi di sicurezza (fermascambi, ecc.).</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'istradamento è assicurato dal fermascambio, sia nell'uno sia nell'altro caso, per il ramo al quale si accede, quando l'ago munito di fermascambio combacia col contrago ed è stata estratta la chiave del fermascambio. Nei deviatori inglesi doppi ad aghi slegati, un unico fermascambio è sufficiente ad assicurare entrambi gli aghi accosti di un lato.</p> <p>4. I deviatori a mano possono essere provvisti di speciali dispositivi elettrici che permettono, dal posto di manovra dei segnali, di controllare la posizione dell'ago del deviatoio e, cioè, se esso è accostato o distaccato dal relativo contrago. Tale dispositivo viene denominato "Controllo elettrico permanente di posizione degli aghi (c.e.p.)". Il dispositivo è costituito da una scatola applicata al contrago. Il controllo realizzato da tale dispositivo si manifesta, nel posto di manovra dei segnali, mediante segnalazione ottica. Ogni volta che l'ago dello scambio non aderisce al contrago, per tallonamento (comma 7) o per qualsiasi altro motivo, detta segnalazione ottica viene a mancare ed, inoltre, per tutto il tempo in cui la leva del segnale interessato si trova in posizione rovescia (di apertura), agisce apposito segnale acustico.</p> <p>5. Il fermascambio a chiave può essere integrato da un dispositivo di controllo denominato "Controllo elettrico permanente cumulativo della posizione del deviatoio e di efficienza del fermascambio (c.e.f.)". Esso è contenuto in apposita appendice della scatola del fermascambio stesso. Il dispositivo</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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>permette di controllare la posizione dell'ago del deviatoio e, cioè, se esso è accostato o discostato dal relativo contrago ed anche l'efficienza del fermascambio che assicura l'ago al contrago. Detto controllo si manifesta mediante segnalazione ottica nel posto di manovra dei segnali oppure sul posto (c.e.f. sul posto). Il controllo e la relativa segnalazione vengono a mancare, ogni volta che l'ago accostato non sia più assicurato al contrago mediante il fermascambio o per azionamento della chiave o per tallonamento. Inoltre, al mancare di detto controllo, quando esso è inserito come condizione per l'apertura di un segnale, per tutto il tempo in cui la leva del segnale stesso si trova in posizione rovescia, agisce apposito segnale acustico.</p> <p>6. Il fermascambio elettrico è costituito da una scatola fissata al contrago e da una staffa applicata all'ago; tale staffa, muovendosi con l'ago, scorre con l'estremo opposto nella scatola, dove viene fissata mediante l'azionamento di apposita maniglia, quando l'ago è aderente al contrago. La maniglia, in tale posizione, viene assicurata elettricamente a distanza dal posto di manovra dei segnali, quando viene portata in posizione rovescia (di apertura) la leva del segnale interessato. Detta maniglia non può essere manovrata nuovamente se prima non sia stata riportata nella posizione normale (di chiusura) la leva del segnale. In alcuni impianti l'assicurazione della maniglia del fermascambio può essere effettuata dal posto di manovra anche a</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mezzo di una leva apposita per ciascun deviatoio o gruppi di deviatoli. Per tutti i fermascambi elettrici, nel posto di manovra dei segnali, è realizzato, mediante segnalazione ottica, il controllo elettrico permanente cumulativo della posizione del deviatoio e della efficienza del fermascambio. Tale controllo e la relativa segnalazione vengono a mancare, quando l'ago accostato non è più assicurato al contrago mediante il fermascambio o per azionamento della maniglia o per tallonamento. Inoltre, in caso di tallonamento, nel posto di manovra dei segnali agisce apposita segnalazione acustica. Il fermascambio elettrico può assicurare e controllare il deviatoio in entrambe le posizioni; con tale tipo di fermascambio il deviatoio è sempre ad aghi slegati. Quando il fermascambio elettrico serve ad assicurare entrambe le posizioni del deviatoio (normale e rovescio), sia la maniglia del fermascambio sia l'apposita leva possono raggiungere, dalla posizione di sbloccato, le due posizioni estreme e si realizza un controllo distinto per ognuna delle posizioni del deviatoio (normale e rovescia).</p> <p>7. I fermascambi, a chiave od elettrici, applicati ai deviatoli manovrati a mano, possono essere tallonabili o intallonabili; si dice pertanto che un deviatoio è tallonabile o intallonabile, se tale è il fermascambio con il quale è assicurato. I fermascambi tallonabili sono tali che il forzamento di calcio in falsa posizione, da parte di treni o manovre, del</p>	<p><i>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</i></p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deviatoio da essi assicurato provoca, di regola, solo l'inefficienza del fermascambio, ma non la deformazione degli aghi, i quali, superato un determinato sforzo, si spostano consentendo il passaggio dei bordini delle ruote. Dopo il tallonamento l'efficienza del fermascambio può essere ripristinata solo con l'intervento dell'A.M. I fermascambi intallonabili, invece, non possiedono le caratteristiche precedenti e, pertanto, il forzamento di calcio del deviatoio da essi assicurato può causare la rottura del fermascambio, il danneggiamento degli aghi e, in taluni casi anche lo svio del materiale rotabile. I fermascambi a chiave intallonabili sono sempre muniti di controllo elettrico permanente cumulativo della posizione del deviatoio e di efficienza del fermascambio stesso. I fermascambi a chiave intallonabili sono contrassegnati mediante verniciatura in rosso delle pareti laterali della scatola; quelli elettrici hanno una striscia rossa sulla mezzeria del coperchio.</p> <p><b>8.</b> Il fermascambio a morsa è un apparecchio portatile che, nei casi previsti dalle norme vigenti, può essere utilizzato per assicurare un deviatoio nell'una o nell'altra delle due posizioni, qualora risulti inefficiente il dispositivo normale di fermascambiatore del deviatoio oppure questo sia slacciato. L'impiego del fermascambio a morsa comporta anche la messa in opera del cuneo (per deviatoi con cerniera articolata) o del distanziatore (per deviatoio con cerniera elastica). In ogni caso,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'applicazione del fermascambio a morsa comporta la limitazione di velocità a 30 km/h ai rotabili che impegnano il deviatoio, sia di punta che di calcio, ed il movimento dei treni dovrà sempre avvenire con segnali mantenuti a via impedita. I vari tipi di fermascambio a morsa sono descritti nell'Allegato 7.</p> <p><b>8 bis.</b> Il dispositivo bloccaggio deviatoio è un apparecchio in grado di assicurare il deviatoio nella posizione normale o rovescia, permettendo così il transito dei rotabili sul deviatoio stesso, pur se con riduzione di velocità qualora manchi il controllo elettrico e non sia accertabile l'avvenuta fermascambiatrice meccanica.</p> <p>Tale apparecchio può essere applicato permanentemente, costituendone così parte integrante, ai deviatori di qualsiasi tipo di armamento e sostituisce, nelle loro complete funzionalità, il fermascambio a morsa ed il relativo cuneo o apparecchio distanziatore. La descrizione di tale apparecchio e le modalità per il suo impiego sono riportate nell'Allegato 7 bis.</p> <p><b>9.</b> La serratura di sicurezza (tipo FS) è costituita da un dispositivo che si applica ad un determinato meccanismo (organo di manovra di un segnale, sbarra fermacarri, ecc.) per assicurarla nella posizione voluta mediante l'estrazione di una chiave.</p> <p><b>10.</b> La chiave del fermascambio o della serratura di sicurezza si può girare ed estrarre dal dispositivo solamente quando gli aghi del deviatoio o un determinato meccanismo si</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trovano esattamente nella posizione voluta: pertanto, il possesso della chiave dà la certezza della regolare disposizione del corrispondente deviatore o del predetto meccanismo. In queste condizioni (chiave estratta), il fermascambio o la serratura si dice chiuso, altrimenti si dice aperto.</p> <p><b>11.</b> Un fermascambio o una serratura può avere, oltre alla chiave del catenaccio atto ad assicurare il deviatore o il meccanismo, altre chiavi. Quando un fermascambio o una serratura ha più chiavi, queste possono essere indipendenti o coniugate. Le chiavi sono indipendenti quando, a fermascambio o a serratura chiusi, esse sono tutte contemporaneamente libere e, a fermascambio o serratura aperti, esse sono tutte contemporaneamente imprigionate. Le chiavi sono, invece, coniugate quando, sia nell'una sia nell'altra posizione del fermascambio o della serratura, una o più chiavi sono libere e le rimanenti imprigionate.</p> <p><b>12.</b> Le chiavi che si rendono libere dai fermascambi o dalle serrature di sicurezza, quando i relativi dispositivi sono assicurati nella posizione voluta, devono essere conservate in apposito armadietto dal D.M. o dall'A.I. (art. 21), oppure introdotte in altri apparecchi di sicurezza (fermascambi, serrature, banchi di manovra, serrature centrali, ecc.).</p> <p><b>13.</b> Ciascuna stazione ha, come scorta, il duplicato di tutte le chiavi dei fermascambi e delle serrature di sicurezza esistenti; tali chiavi sono custodite e piombate in apposita</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>rastrelliera situata nell'ufficio del D.M. oppure su autorizzazione del Capo Reparto Territoriale Movimento, nei posti di servizio distanti da detto ufficio, nei quali prestì servizio un A.I. Dette chiavi devono essere riposte nelle rastrelliere, occupando i pioli successivamente, a cominciare dal primo a sinistra, senza lasciarne liberi tra una chiave e l'altra. Ogni chiave deve essere piombata inizialmente con piombo ad aletta e anche le successive ripiombature devono essere fatte con piombi ad aletta. Sul bordo dell'ala orizzontale della rastrelliera, in corrispondenza dell'ultima chiave, deve essere applicato un piombo senza aletta, il quale servirà a stabilire prontamente che esistono tutte le chiavi di scorta, di cui deve essere dotato l'impianto. Tale piombo dovrà essere rimosso e spostato dall'A.M., solo nel caso di mutamento dell'impianto che porti ad una variazione del numero complessivo delle chiavi di scorta.</p> <p><b>14.</b> I deviatori manovrati elettricamente possono essere muniti di due diversi sistemi di fermascambiatura:</p> <p>— il primo sistema è detto a fermascambiatura esterna ed è realizzato con due fermascambi montati direttamente sui contraghi; tali fermascambi sono manovrati da una cassa di manovra elettrica per mezzo di un unico tirante;</p> <p>— il secondo sistema è detto a fermascambiatura interna ed è realizzato internamente alla cassa di manovra elettrica, che è collegata agli aghi tramite quattro tiranti</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(due di manovra e due di controllo). La manovra dei deviatori effettuata con A.C. elettrico è controllata dal posto di manovra ove è realizzato, mediante segnalazione ottica, il controllo permanente cumulativo di posizione e di efficienza del fermascambio; esso permette di accertare, oltre alla posizione del deviatoio, anche se il fermascambio si trovi in posizione tale da immobilizzare sia l'ago accostato sia l'ago discostato.</p> <p><b>14 bis.</b> Per i deviatori a manovra elettrica di tipo oleodinamica, la manovra e l'assicurazione delle parti mobili del deviatoio viene effettuata per mezzo di dispositivi oleodinamici detti "attuatori"; per l'assicurazione è inoltre presente un fermadeviatoio sulla punta di ogni ago. Gli attuatori, che sono azionabili esclusivamente per mezzo di centraline oleodinamiche per la movimentazione del telaio degli aghi e, in alcuni casi, della punta del cuore, devono essere assimilati, ai fini dell'assicurazione, alle casse di manovra elettriche di tipo permanentemente intallonabile. Il numero degli attuatori può variare in base alla tangente del deviatoio. Determinati deviatori, per caratteristiche costruttive, consentono la mobilità in maniera contemporanea e concordante sia degli aghi (cambiamento) sia della punta del cuore (incrociamiento). Lo spostamento della punta del cuore permette di mantenere la continuità della rotaia interna dell'incrociamiento, assicurando in tal modo il passaggio delle</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ruote senza l'ausilio di controrotaie. I deviatori oleodinamici sono manovrati a mezzo di A.C. I deviatori oleodinamici sono sempre provvisti di segnali indicatori da deviatoio. Tali segnali, del tipo permanentemente luminoso, sono in numero di 2 per ogni deviatoio semplice o in numero di 4 per ogni comunicazione (2 per ciascun deviatoio) uno per il movimento con il deviatoio preso di punta e uno per il movimento con deviatoio preso di calcio, i quali assumono le indicazioni stabilite dall'art.69 del Regolamento sui segnali ai punti A.1, A.2, B.1, B.2. Determinati deviatori oleodinamici, per i quali non è prevista la manovra a mano, sono dotati di un apposito dispositivo che permette la manovra elettrica sul posto. In caso di deviatori collegati in comunicazione, mediante tale dispositivo, si manovrano entrambi i deviatori. Nel caso di comunicazione sdoppiata i deviatori sono manovrati singolarmente. Su determinate linee AC/AV sono installati particolari tipi di deviatori oleodinamici le cui caratteristiche sono disciplinate con apposite norme di dettaglio.</p> <p><b>14 ter.</b> Determinati deviatori elettrici, anziché avere la cassa di manovra ubicata al lato del deviatoio, sono dotati di apparecchiatura per la manovra elettrica in traversa, composta da una struttura metallica che costituisce la prima traversa di punta.</p> <p><b>15.</b> Le casse di manovra elettriche possono essere tallonabili o intallonabili. Una cassa è tallonabile quando essa, essendo tallonato il deviatoio al quale è applicata, permette che</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'ago accostato si allontani dal rispettivo contrago per dare passaggio al bordino della ruota che tende ad incunearvisi, senza che, in genere, venga danneggiato nè il deviatoio nè la cassa stessa. L'anormalità verificatasi col tallonamento viene resa manifesta immediatamente dalla perdita del controllo elettrico, ma le normali condizioni della cassa possono essere ripristinate, con le modalità stabilite dalle apposite Istruzioni, senza l'intervento dell'A.M. Una cassa è invece intallonabile quando non ha le caratteristiche precedenti, e pertanto il tallonamento del deviatoio al quale essa è applicata, oltre a determinare la perdita del controllo elettrico del deviatoio stesso, provoca il danneggiamento degli aghi e della stessa cassa, nonché, in taluni casi, lo svio del materiale rotabile. Le suddette caratteristiche, che sono proprie della cassa di manovra, vengono estese al deviatoio al quale questa è applicata. Si dice pertanto che un deviatoio è tallonabile o intallonabile, se è tale la cassa mediante la quale esso viene manovrato ed assicurato.</p> <p><b>16.</b> L'intallonabilità può essere permanente oppure a comando: in quest'ultimo caso il deviatoio è normalmente tallonabile, ma diviene intallonabile, per taluni movimenti di treni. In tali circostanze, l'intallonabilità si realizza col rovesciamento della leva del segnale (A.C. elettrici a leve singole) od a seguito di un comando d'itinerario (A.C. elettrici con comando ad itinerari), e cessa,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>negli apparati ad itinerari, automaticamente col passaggio del treno sui singoli deviatori interessati, e, negli apparati a leve singole, con il ritorno in posizione normale della leva del segnale o, in taluni casi, dopo il passaggio del treno sul deviatoio. Al pari della posizione del deviatoio e dell'efficienza della fermascambiatrice (comma 14), anche l'intallonabilità è controllata dal posto di manovra. Nei deviatori intallonabili permanentemente, il controllo cumulativo di posizione degli aghi e di efficienza del fermascambio è comprensivo anche del controllo di intallonabilità, mentre nei deviatori con intallonabilità a comando, quest'ultimo controllo si manifesta distintamente. I deviatori intallonabili (permanentemente od a comando) sono indicati sul piano schematico e sul quadro luminoso dell'impianto. Le casse di manovra non tallonabili (sia a comando sia permanentemente) sono contrassegnate da una striscia di vernice rossa parallela al binario e percorrente l'intero coperchio, nonché dallo specifico segnale di cui all'art. 69.B del Regolamento sui Segnali, ove installato.</p> <p><b>17.</b> Gli scambi possono essere muniti di dischetti o di segnali indicatori da deviatori, descritti nel Regolamento sui Segnali, che si manovrano unitamente allo scambio, in modo da indicarne la posizione.</p> <p><b>18.</b> Le casse di manovra di deviatori di tipo elettromeccanico possono avere applicato un particolare dispositivo per fornire, all'esterno, un'indicazione che segnala l'avvenuta</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fermascambiatrice meccanica del deviatoio anche in assenza del controllo elettrico. La rappresentazione del dispositivo, denominato "rivelatore di fine manovra" (r.f.m.), è riportata nelle figure dell'Allegato 8. Per i deviatoi oleodinamici la segnalazione dell'avvenuta fermascambiatrice meccanica è implicita nell'accensione del corrispondente segnale indicatore da deviatoio permanentemente luminoso.</p> <p><b>19.</b> L'Unità Centrale competente, ai fini della regolarità di circolazione, possono autorizzare che determinati scambi o gruppi di scambi di una stazione, o di altra località di servizio, manovrati con A.C. elettrici e lontani dal posto di manovra, vengano attrezzati per affidare anche al personale del treno, in caso di anomalie, accertamenti ed eventuali manovre a mano. Le specifiche attrezzature occorrenti sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— telefono, con possibilità di chiamata del personale del treno (T luminosa, di cui all'Allegato 1 del Regolamento sui Segnali);</li> <li>— cassa di manovra, munita di segnale indicatore da deviatoio e di leva per la manovra a mano (Allegato 9);</li> <li>— serratura bloccabile, per custodia e bloccamento della chiave occorrente per la manovra a mano, ubicata in prossimità di ogni deviatoio;</li> <li>— maniglia per l'autorizzazione, singola o cumulativa, della manovra a mano (MD), ubicata sul banco degli A.C. elettrici.</li> </ul> <p><b>20.</b> Le norme relative agli apparati centrali a</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trasmissione meccanica rigida (tipo Saxby), idrodinamici ed elettrici di tipo particolare (A.E.G. e C.I.W.F.S.) sono riportate in Allegato 10.</p>					
<p style="text-align: center;"><b>Art. 10</b> <b>Circuiti di binario</b></p> <p>1. Il circuito di binario (c.d.b.) è un dispositivo che utilizza come conduttori elettrici le rotaie di un tratto di binario ed ha lo scopo di segnalare la presenza di rotabili sul tratto di binario stesso. Lo stato di libero o di occupato di un c.d.b. si manifesta mediante segnalazione ottica nel posto di manovra dei segnali.</p> <p>2. In relazione alle più significative utilizzazioni, i c.d.b. possono essere: di immobilizzazione, di occupazione e di liberazione. I c.d.b. di immobilizzazione di un deviatoio con manovra elettrica ne inibiscono la manovra, se risultano occupati.</p> <p>I c.d.b. di occupazione di un segnale ne determinano la manovra automatica a via impedita, appena impegnato dal treno che ha superato il segnale stesso. I c.d.b. di liberazione di una leva (o maniglia, chiave, ecc.) di un determinato ente (segnale, passaggio a livello, ecc.) inibiscono la manovra della leva (o maniglia, chiave, ecc.), fino a quando il treno non ha liberato i c.d.b. stessi. I c.d.b. che rilevano la libertà del binario di stazionamento sono denominati c.d.b. di stazionamento.</p> <p>3. Sulle linee non esercitate con il blocco automatico, taluni c.d.b., installati in linea per</p>	<p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> <li>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</li> </ul> <p><b>4.2</b> Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p><b>4.5</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>scopi particolari, sono ripetuti sul quadro luminoso delle stazioni (es.: c.d.b. di occupazione del segnale di avviso delle stazioni, annuncio treni, ecc.) Tali c.d.b. non intervengono nelle operazioni relative al distanziamento dei treni, che viene garantito con il regime di circolazione esistente sulla linea.</p> <p>4. Ulteriori particolarità relative ai c.d.b. sono contenute in altre Istruzioni di servizio.</p> <p>5. Le funzioni dei c.d.b. possono essere svolte anche da altri dispositivi, secondo quanto stabilito dalle Unità Centrale competente.</p>	<p>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p>				
<p><b>Art. 11</b>  <b>Scarpe e sbarre fermacarri, trasmettichieve e unità bloccabili .</b></p> <p>1. Le scarpe fermacarri sono dispositivi installati sui binari secondari, atti a realizzarne l'indipendenza dai binari di circolazione solo rispetto ad eventuali fughe di veicoli in sosta. La loro manovra può essere effettuata sia a mano, mediante una leva a contrappeso, sia a distanza, con apposita cassa di manovra. In alcuni casi le scarpe fermacarri a manovra elettrica possono essere munite di dispositivo per il ritorno automatico nella posizione iniziale. Le scarpe fermacarri sono sempre tallonabili e possono essere integrate da un controllo elettrico di tallonamento oppure da un controllo elettrico cumulativo della posizione normale e di tallonamento.</p> <p>2. Negli impianti impresenziati, dette scarpe sono munite del controllo elettrico di tallonamento quando realizzano, rispetto ai</p>	<p><b>8.14</b> I deviatori e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi del punto 8.12 e la disposizione dei deviatori, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.</p>			<p><b>GI</b></p>	



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>binari utilizzati per la circolazione dei treni, l'indipendenza di cui al comma 1.</p> <p>3. Le sbarre fermacarri sono dispositivi, muniti di serratura a chiave, installati su binari secondari allo scopo di non consentire il libero passaggio dei veicoli.</p> <p>Tali sbarre non sono atte a realizzare, rispetto ai binari di circolazione, l'indipendenza di cui al comma 1.</p> <p>4. Il trasmettichiave è un dispositivo che permette di trasferire a distanza le condizioni di sicurezza fornite dal possesso della chiave di un fermascambio (o di una serratura). Tale dispositivo è costituito da due unità uguali, situate una nel posto di manovra dei segnali e l'altra in vicinanza del deviatoio (o meccanismo). Ogni unità è formata da una serratura e da una chiave, la cui estrazione è subordinata all'eccitazione di un elettromagnete. La chiave viene introdotta nella serratura dell'unità e girata nella toppa. Con tale operazione si provoca l'eccitazione dell'elettromagnete dell'altra unità, rendendo possibile l'estrazione dell'altra chiave. L'estrazione della chiave da una unità impedisce quindi l'eccitazione dell'elettromagnete dell'altra unità e pertanto blocca la relativa chiave. Il dispositivo è completato da segnalazioni ottiche che evidenziano il bloccamento e lo sbloccamento della chiave. Le norme di dettaglio relative ai trasmettichiavi devono essere stabilite in sede locale, in relazione alle caratteristiche degli impianti, e riportate nei</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Registri dei posti di servizio.</p> <p>5. L'unità bloccabile è di regola installata in prossimità di deviatori (centralizzati o manovrati a mano) ed è costituita da una serratura bloccabile in cui viene custodita e bloccata la chiave occorrente per la manovra a mano dei deviatori cui essa si riferisce (Allegato 9).</p>					
<p><b>Art. 12</b> <b>Collegamenti di sicurezza</b></p> <p>1. Il collegamento di sicurezza è un vincolo meccanico elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i di deviatori od eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.), interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatori e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</li> <li>– per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.</li> </ul> <p>2. Il collegamento di sicurezza può essere integrato da un dispositivo di bloccamento dei deviatori e degli eventuali altri meccanismi: in questo caso esso viene denominato collegamento bloccabile. Precisamente il collegamento è un vincolo come quello di cui al comma 1 che soddisfa alla seguente ulteriore condizione: per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi dalla posizione indicata al comma 1, occorre altresì che il treno, per cui il</p>	<p><b>8.4</b> Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</li> <li>b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</li> </ul> <p><b>8.5</b> Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Tutti i deviatori devono essere muniti di collegamenti di sicurezza.</p> <p>Sulle linee AC/AV vale quanto previsto per le altre linee.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale era stata disposto a via libera, si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui senza pericolo. In alcuni impianti il collegamento bloccabile può essere sempre rimosso fino a quando il treno interessato non abbia impegnato un dispositivo di approccio relativo al segnale: questo dispositivo permette di disfare l'itinerario, subito dopo aver ridisposto a via impedita il segnale di prima categoria, solo se il treno si trova ancora in posizione tale da consentire il rispetto del relativo segnale di avviso.</p> <p><b>2 bis.</b> Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra le apparecchiature atte alla concessione di una Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>a) per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione occorre che la concessione dell'Autorizzazione al Movimento, relativa al tratto che interessa gli enti, sia stata annullata e, se il treno non ha ancora impegnato i deviatori, revocata a bordo. Il predetto collegamento è sempre interessato da un dispositivo di bloccamento degli enti che soddisfa alla seguente ulteriore condizione;</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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre altresì, che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.</p> <p>3. Negli impianti provvisti di dispositivi atti a realizzare il collegamento fra i segnali e gli scambi (serrature centrali, A.C, e,cc.), tali collegamenti dovranno essere "di sicurezza" e quindi dovranno rispondere almeno alle condizioni di cui al comma 1.</p> <p>4. I collegamenti fra scambi e segnali, per i diversi itinerari previsti in arrivo e in partenza, saranno stabiliti in modo da realizzare l'assicurazione degli scambi nella posizione risultante dalle norme di cui all'art. 2 (1).</p> <p>5. Nelle stazioni munite di A.C. elettrici ad itinerari e di segnalamento di manovra è eccezionalmente ammesso di non collegare nell'apparato, agli effetti dell'indipendenza di cui al precedente articolo 2/7, deviatoi e scarpe fermacarri su binari laterali che si trovino a distanza superiore a 100 metri dal punto di confluenza con itinerari di treni, purché gli scambi e le scarpe fermacarri in questione non vengano mai interessati da treni in posizione rovescia. In tali casi sarà peraltro da realizzarsi il ritorno automatico degli scambi e delle scarpe fermacarri in posizione normale con relativa indicazione.</p> <p>6. I collegamenti fra il segnale di partenza (art. 2/4 - itinerario di partenza) e i deviatoi precedenti il segnale stesso saranno realizzati solo per quei deviatoi che si trovano al di là del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>punto di normale fermata dei treni più corti che percorrono o che potrebbero percorrere la linea. In taluni impianti impresenziati, gestiti con particolari regimi, il collegamento di cui sopra sarà disciplinato dall'Unità centrale competente.</p> <p>7. In alcuni impianti, i collegamenti di sicurezza fra i segnali e i deviatori (od eventuali altri enti) sono realizzati solo per una parte di itinerari o dei deviatori, e comunque in modo incompleto. Praticamente, ciò può riscontrarsi nei seguenti casi:</p> <p>a) nelle stazioni ove esistono più cabine A.C., non collegate fra loro mediante consensi elettrici, oppure più posti di manovra muniti di serrature centrali o banchi a leve e chiavi, parimenti non collegati tra loro mediante consensi elettrici: in questi casi manca generalmente il collegamento di sicurezza fra segnali di protezione e deviatori situati nella zona di uscita;</p> <p>b) nelle stazioni ove esistono serrature centrali o banchi a leve e chiavi, per il collegamento dei deviatori con i segnali di protezione, ma ove mancano i segnali di partenza;</p> <p>c) in generale, nelle stazioni ove gli impianti di sicurezza e di segnalamento non sono completamente sviluppati e ove i collegamenti non si estendono a tutti i deviatori (ad esempio: stazione con segnalamento di partenza comune a più binari e collegato solo a determinati deviatori; stazioni in cui esistono solo i collegamenti fra il segnale di avviso a distanza e i deviatori incontrati di punta sul</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>binario di corretto tracciato, nonché fra il segnale di protezione e i deviatori di punta, sul binario di più corretto tracciato, che immettono ad un tronco);  d) ove i collegamenti non rispondono integralmente alle condizioni indicate nel comma 1.  8. Nei casi indicati al comma 7, l'esatta disposizione dei deviatori, per i quali non esiste il collegamento di sicurezza con i segnali, resterà garantita dalle opportune operazioni da effettuarsi per ogni arrivo e partenza di treni.  9. Secondo criteri stabiliti dall'Unità centrale competente in talune stazioni è previsto l'impiego di apposito dispositivo che, previa adozione delle cautele previste dalle specifiche Istruzioni o da disposizioni emanate dalla predetta Unità, consente di rimuovere il collegamento tra segnali e deviatori laterali, in caso di inefficienza di questi ultimi, al fine di ottenere l'apertura dei segnali medesimi.</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. 13</b> <b>Organizzazione del servizio</b></p> <p><b>1.</b> L'organizzazione del servizio dei deviatori nei riguardi del ricevimento e della partenza dei treni varia secondo l'estensione della stazione, il tipo di manovra dei deviatori e dei segnali (a mano o con A.C.), nonché le altre condizioni di esercizio dell'impianto (intensità del traffico, ecc.) In proposito, i tipi di organizzazione possono essere i seguenti:  a) Stazione dotata di A.C. presso il F.V., in cui il D.M. è tenuto ad effettuare direttamente, anche con eventuale deviatore di sussidio, la</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.  <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</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manovra degli scambi e dei segnali;</p> <p>b) Stazione con scambi manovrati a mano ed assicurati con fermascambio di sicurezza (a chiave o elettrico), nella quale i deviatori prestano servizio presso il F.V.;</p> <p>c) Stazione con posti di deviatore situati a terra od in cabina di A.C. e dipendenti direttamente dal D.M.;</p> <p>d) Stazione con cabine di A.C., in una delle quali presta servizio anche un D.M.;</p> <p>e) Stazione con uno o più posti di deviatore, situati a terra od in cabina di A.C., ma dipendenti direttamente da agente idoneo appositamente designato, denominato apposito incaricato (A.I.), i cui compiti sono stabiliti nell'art. 21.</p> <p><b>2.</b> Alle condizioni stabilite dalla competente Unità centrale, nelle stazioni individuate dalle Unità periferiche interessate, le incombenze relative alla circolazione dei treni possono essere affidate ad un solo agente, con mansioni di D.M.</p>	<p>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>8.1</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>				
<p><b>Art. 14</b> <b>Inizio del servizio e consegne</b></p> <p>1. I deviatori, prima di recarsi al loro posto per assumere servizio, devono presentarsi o annunciarsi al superiore diretto, il quale darà loro eventuali istruzioni particolari sul servizio che devono disimpegnare durante il proprio turno e non dovrà permettere che prestino servizio agenti che, a suo giudizio, non siano in condizioni psico-fisiche normali.</p> <p>2. Fra i deviatori che si succedono in servizio nello stesso posto devono essere fatte le</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</p>			<p><b>GI</b></p>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>consegne scritte sul libretto mod. M. 36, dalle quali il deviatore che subentra deve poter rilevare senza incertezze se vi siano anomalie nel funzionamento degli impianti. Il deviatore cessante deve, inoltre, indicare gli eventuali accertamenti e visite da eseguire e fornire tutte le notizie sulle condizioni del servizio al momento della consegna (soppressioni giornaliere e fino a nuovo ordine, effettuazioni, anticipi di corsa, precedenza, spostamenti di incrocio, eventuale cambiamento del binario di ricevimento, ecc.), in modo che il subentrante possa assicurarne prontamente la continuità. Nelle consegne si deve indicare la situazione dei piombi ad aletta assegnati al posto di servizio, e, cioè, la rimanenza dei piombi stessi, il numero del primo piombo da utilizzare, nonché la quantità dei piombi usati che vengono lasciati in consegna. Il deviatore cessante deve firmare la consegna scritta, apponendovi la data e l'ora, e quello subentrante deve prenderne cognizione ed apporvi, a sua volta, la firma, indicando anche l'ora, quando la consegna non avvenga in contraddittorio.</p> <p>3. Il deviatore cessante sarà tenuto a rispondere delle consegne incomplete od errate; dovrà, però, rispondere delle consegne anche il subentrante, quando risulti che egli avrebbe potuto, nell'espletamento delle sue mansioni, avvedersi delle irregolarità di consegna e provvedere al riguardo.</p> <p>4. I deviatori devono eseguire, sugli enti assegnati, sia gli accertamenti in cabina di cui</p>	<p>chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le attività 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>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>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>al successivo comma 5, sia gli accertamenti fuori cabina di cui ai successivi commi 6 e 8.</p> <p>5. All'inizio di ogni turno, i deviatori devono assicurarsi in cabina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— che i vari enti siano regolarmente piombati;</li> <li>— a mezzo delle chiavi, delle leve o dei controlli, che ciascun deviatoio si trovi nella posizione prescritta dal registro M. 43 od M. 30, oppure in quella indicata da particolari disposizioni del D.M. o dell'A.I. o richiesta dalla situazione del momento per garantire la libera circolazione dei treni o delle manovre. Nei casi in cui non è prescritta una determinata posizione dei deviatoi, è sufficiente che i deviatori si accertino dell'esistenza dei controlli di ogni singolo scambio.</li> </ul> <p>6. Nelle stazioni non munite di A.C. elettrici, i deviatori devono assicurarsi, eseguendo la visita fuori cabina, del buono stato e del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi nella zona di giurisdizione, con la frequenza e le modalità di seguito specificate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) nel caso di consegne in contraddittorio, la visita fuori cabina dovrà essere eseguita in ogni turno di servizio e possibilmente all'inizio;</li> <li>b) nel caso di consegne non in contraddittorio (dopo un periodo di impresenziamento o di sospensione), la visita fuori cabina dovrà essere eseguita all'inizio del turno di servizio ed ultimata prima del movimento del primo treno in entrambi i sensi.</li> </ul> <p>Le Unità periferiche interessate devono individuare gli eventuali casi in cui è opportuno</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>aumentare la frequenza suddetta, in relazione a specifiche condizioni d'esercizio ed a particolari situazioni d'impianto (deviatori privi di c.e.f. riportato in cabina, o di fermascambi elettrici, altri meccanismi).</p> <p>In tali casi, i momenti e le frequenze della visita devono essere riportati nei R.d.S. Per l'esecuzione della visita fuori cabina, i deviatori devono accertare che siano integri in ogni loro parte gli scambi assegnati ai rispettivi posti e, per quelli assicurati con fermascambi a chiave, devono verificare anche l'efficienza dei fermascambi stessi, accertando che la chiusura sia perfetta e non permetta agli aghi di spostarsi. Per tale verifica devono girare, a fermascambio chiuso, la leva del deviatore, portandola in posizione diametralmente opposta a quella normale, per accertarsi che, con la leva in tale posizione, l'ago o gli aghi accosti dei deviatori ad aghi legati, nonché gli aghi accosti e discosti dei deviatori ad aghi slegati, non siano spostati, potendo il fermascambio essere tallonato senza che il guasto appaia esternamente. Il suddetto spostamento della leva deve essere eseguito senza provocare sulla leva stessa azioni di urto in senso verticale, le quali potrebbero danneggiare il fermascambio. La verifica dell'efficienza dei fermascambi occorre anche per gli scambi assicurati con fermascambio a chiave muniti di controllo elettrico permanente di posizione della punta degli aghi, mentre non occorre né per quelli muniti di controllo cumulativo di posizione e di efficienza del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fermascambio, né per quelli provvisti di fermascambio elettrico, essendo sufficiente per essi assicurarsi che in cabina, oppure nei pressi del deviatore (c.e.f. sul posto), esista la relativa segnalazione di efficienza. Anche per questi scambi, però, il deviatore deve eseguire la visita sul posto, per accertare l'integrità degli scambi e delle parti visibili delle relative apparecchiature.</p> <p>La visita fuori cabina può essere affidata anche ad agenti dipendenti diversi da deviatore.</p> <p>7. Soppresso</p> <p>8. Nei Registri delle disposizioni di servizio delle stazioni e nei registri di servizio M. 43 ed M. 30 dei vari posti di servizio, si dovranno precisare gli accertamenti e le verifiche da effettuarsi durante le visite fuori cabina.</p> <p>9. I deviatori devono indicare sul mod. M. 36 l'ora e l'esito della visita fuori cabina eseguita durante il turno di servizio. L'ora e l'esito della visita eseguita da un agente diverso da deviatore devono essere indicate su registro appositamente istituito.</p> <p>10. Il D.M., quando gli sia direttamente affidata la manovra dell'A.C., deve eseguire tutti gli accertamenti e le visite normalmente di spettanza dei deviatori agli effetti del presente articolo.</p> <p>11. I deviatori in servizio nelle cabine di determinati grandi impianti ed, in generale, in quelle dove prestano permanentemente servizio appositi A.M., potranno essere esentati dall'obbligo di eseguire la visita fuori cabina, in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>base ad accordi stabiliti in sede locale.</p> <p>12. Nelle stazioni abilitate e nelle cabine munite di A.C.,ciascun deviatore, durante il proprio turno di servizio, deve effettuare, almeno una volta, la doppia manovra di saggio dei deviatoi scarsamente manovrati. Se ritenuto opportuno, la suddetta operazione può essere omessa in situazioni climatiche particolari o nei turni in cui la stazione è affidata al solo D.M.</p>					
<p><b>Art. 15</b> <b>Presenziamento ed accertamento della coda dei treni</b></p> <p>1. Allo scopo di accertare la regolarità dei treni ed, in particolare, che ogni treno abbia le regolari segnalazioni di testa e di coda, oltre che il D.M. anche i deviatori devono, di norma, assistere dal proprio posto di servizio al passaggio dei treni che interessano il posto stesso. Rilevandosi qualche anomalia (spezzamento, riscaldamento di assi, spostamenti di carichi, principio di incendio, imperfezione o mancanza dei segnali di coda, ecc.), devono essere adottati i necessari provvedimenti, ed i deviatori devono informarne subito il D.M.</p> <p>2. In particolare, l'agente che presenzia il transito di un treno, rilevando segni di riscaldamento di boccole, o anomalia in genere ad un rotabile, deve adoperarsi per ottenere, direttamente o per mezzo di un posto successivo, l'immediato arresto del treno. In particolare il D.M. che riceve da un posto precedente segnalazione di detta anomalia deve arrestare il treno interessato al segnale di</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>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> <li>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</li> </ul> <p><b>4.2</b> Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Le linee a DU e quelle con il blocco telefonico e elettrico manuale non sono regolamentate, perché ritenute obsolete.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>protezione. Dopo l'arresto, l'agente interessato deve avvisare il macchinista dell'anormalità, affinché questi proceda agli accertamenti di sua spettanza ed indichi poi le cautele necessarie per il proseguimento e per l'ingresso del treno nella successiva stazione. Nella situazione in esame, sulle linee a doppio binario o comunque affiancate, l'agente che rileva l'anormalità deve provvedere in ogni caso a darne immediato avviso anche al D.M. della o delle stazioni che possono immettere treni sul binario attiguo a quello percorso dal treno interessato all'anormalità. Detti D.M. dovranno intervenire perché sia arrestata la circolazione sul binario attiguo in questione. Spetterà poi al macchinista del treno interessato dall'anormalità di decidere, in relazione all'accertata entità dell'inconveniente, se la ripresa della circolazione sul binario attiguo sia compatibile col movimento di ricovero del proprio treno in stazione. Ove la situazione della circolazione lo consigli, il treno al quale è stata riscontrata l'anormalità potrà essere tenuto fermo per consentire, ovviamente se non vi sono ostacoli, la circolazione sul binario attiguo di treni più importanti. In presenza di dispositivi di rilevamento termico delle boccole dovranno essere rispettate le apposite norme emanate a parte.</p> <p>3. Quando risulti possibile in relazione alle mansioni da svolgere e purché non vi ostino particolari situazioni locali, il deviatore deve assicurare il presenziamento dei treni in transito,</p>	<p>attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p><b>4.5</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p> <p><b>4.11</b> La testa e la coda dei treni devono essere inequivocabilmente identificabili attraverso specifiche segnalazioni. La segnalazione di coda deve essere presente solo sull'ultimo veicolo.</p> <p><b>4.27</b> L'utilizzo del sistema di terra e dei dispositivi di bordo di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni non esclude la necessità di mettere in atto ulteriori provvedimenti cautelativi, tenuto conto del materiale rotabile e delle linee percorse. La distanza tra le singole apparecchiature di</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dal lato opposto a quello presenziato dal D.M. Sui tratti di linea ove non esistono impianti di rilevamento termico delle boccole ed i F.V. sono ubicati tutti dallo stesso lato, deve essere garantito il presenziamento dal lato opposto del F.V. in opportune stazioni o altri impianti distanziati non oltre i 60 km, salvo i casi di distanze maggiori, con il massimo di 70 km, autorizzati dall'Unità centrale competente per consentire il raggiungimento della località di servizio che possa garantire il presenziamento.</p> <p>4. Il D.M. che non vi possa provvedere di persona, per l'accertamento della completezza dei treni può avvalersi, oltre che del deviatore, di altri agenti dipendenti presenti in stazione e, nelle stazioni presenziate da solo D.M., anche di agenti non dipendenti purché debitamente istruiti dal D.M. medesimo. In particolari situazioni d'esercizio, le Unità periferiche interessate possono stabilire che la regolarità della coda dei treni venga comunicata al D.M. dal deviatore o altro agente con dispaccio. L'accertamento della completezza dei treni può essere effettuato per mezzo di appositi dispositivi di rilevamento a distanza, stabiliti dall'Unità centrale competente.</p> <p>5. Ai fini delle operazioni di incrocio, l'accertamento della completezza dei treni in arrivo in stazione, da tratti di linea attigui attrezzati con blocco elettrico automatico, conta- assi o con blocco radio, deve essere compiuto dal D.M. tramite le suddette</p>	<p>rilevamento del sistema di terra deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, delle caratteristiche dei treni ammessi a circolare su di essa e della presenza o meno di ulteriori provvedimenti cautelativi.</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 con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p> <p><b>10.2</b> Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente di condotta.</p> <p><b>10.3</b> In caso di anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al punto 10.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di emergenza.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attrezzature.</p> <p>Ai fini delle operazioni di precedenza, non occorre l'accertamento della completezza dei treni che cedono il passo, in arrivo da tratti di linea attigui attrezzati con blocco elettrico automatico, conta-assi o con blocco radio.</p> <p>6. Ai fini dello snellimento del servizio, in determinate stazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate, il D.M. o il deviatore o entrambi potranno essere esonerati sia dal presenziamento sia dall'accertamento della completezza dei treni in arrivo da tratti di linea attigui attrezzati con blocco elettrico automatico, conta-assi o con blocco radio, e dei treni in partenza verso i tratti suddetti. Sulle linee esercitate con D.C.O., di norma, non è consentito applicare i predetti esoneri nelle stazioni intermedie presenziate e nelle stazioni "Porta". Sulle linee a dirigenza locale, il presenziamento e l'accertamento della completezza dei treni devono comunque essere garantiti almeno ogni 30 km.</p> <p>7. In particolari situazioni d'impianto (binari di circolazione decentrati, casi in cui l'intensità della circolazione e la contemporaneità dei movimenti siano tali da rendere difficoltoso il presenziamento, ecc.), le Unità periferiche interessate possono esonerare il D.M. dal presenziamento anche in assenza delle attrezzature di blocco elettrico automatico, conta-assi o di blocco radio.</p> <p>8. Il D.M. deve accertare la completezza dei treni, di persona o tramite altro agente secondo le modalità previste al comma 4,</p>	<p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatore, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatore.</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>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anche nei casi di cui ai comma 5 e 6, ogni qual volta si verificano le seguenti situazioni:</p> <p>a) in caso di istituzione del blocco telefonico, anche se in aggiunta al blocco automatico o conta-assi o blocco radio, fatta eccezione per il caso di invio treni a seguito a distanza di blocco elettrico o blocco radio;</p> <p>b) in tutti i casi in cui occorra accertare il giunto di un treno;</p> <p>c) nelle stazioni ove i treni terminano la corsa;</p> <p>d) nelle stazioni ove i treni subiscono variazioni di composizione o invertono la marcia. Le modalità applicative dei punti c) e d) dovranno essere, all'occorrenza, stabilite dalle Unità periferiche interessate.</p> <p>9. Il presenziamento deve essere sempre effettuato per i treni in partenza licenziati da D.M.</p>					
<p align="center"><b>Art. 16</b> <b>Manovra dei deviatoi</b></p> <p>1. Quando deve essere manovrato un deviatoio, è necessario fare attenzione che i rotabili che devono impegnarlo siano fermi, oppure, se in moto, si trovino ancora a sufficiente distanza, per aver tempo, non solo di compiere la manovra del deviatoio, ma anche di assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa. È vietato cambiare la posizione degli aghi di un deviatoio, quando questo è impegnato o mentre sta per essere impegnato da rotabili.</p> <p>2. I deviatori devono sempre accertarsi che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il contrappeso dei deviatori manovrati a</li> </ul>	<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>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura,</li> <li>dalle caratteristiche di ciascun</li> </ul>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Tutti i deviatori devono essere muniti di dispositivi e collegamenti di sicurezza.</p> <p>Le linee a DU e quelle con il blocco telefonico e elettrico manuale non sono regolamentate, perché ritenute obsolete.</p>



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mano ricada liberamente nella sua posizione di riposo nei due sensi;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- manovrando il deviatoio, gli aghi vengano ad aderire esattamente ai contraghi;</li> <li>- nessun oggetto si introduca fra aghi e contraghi;</li> <li>- gli spazi fra la punta del cuore e le zampe di lepre, e quelli tra le rotaie e le controrotaie rimangono completamente liberi.</li> </ul> <p>3. I deviatori, dopo aver manovrato un deviatoio, devono accertarsi che esso abbia assunto la posizione regolare e, soprattutto, che l'ago, che deve essere aderente al contrago, combaci perfettamente. Devono quindi fissare la leva del contrappeso a mezzo dell'apposita spina. Se il deviatoio è munito di tiranteria a ganci ed è privo di fermascambio, i deviatori devono inoltre assicurarsi a vista che il gancio relativo all'ago accosto, o i ganci relativi agli aghi accosti, abbiano completato la loro corsa, agganciando regolarmente la suola del rispettivo contrago. Analogo accertamento va effettuato anche nel caso che il deviatoio sia munito di fermascambio, ma quest'ultimo non venga assicurato.</p> <p>4. I deviatori, nel caso di scambi non muniti di fermascambio o con fermascambio aperto, devono sempre assicurarsi che gli scambi stessi abbiano ripreso la primitiva posizione, quando accidentalmente siano stati impegnati di calcio in falsa posizione.</p> <p>5. Nelle stazioni con scambi manovrati a mano, muniti di fermascambio di sicurezza a chiavi, i deviatori devono essere normalmente</p>	<p>convoglio e dalla loro interazione;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> <li>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</li> </ul> <p><b>4.2</b> Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p><b>4.5</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</li> <li>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</li> </ul> <p><b>8.3</b> Tutti i deviatoi di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>assicurati nella posizione prescritta e le relative chiavi devono essere custodite in apposito armadietto ubicato nell'Ufficio del D.M., oppure nel posto di servizio dell'A.I. L'armadietto deve essere normalmente tenuto chiuso e la sua chiave dov'essere custodita personalmente dal D.M. o dall'A.I. Se esistono serrature centrali, le chiavi dei fermascambi possono restare inserite in tali serrature anche quando ciò non è richiesto da movimenti di treni. Nelle stazioni con scambi manovrati a mano, muniti di fermascambi elettrici, le maniglie di detti fermascambi devono essere normalmente disposte in modo da assicurare i deviatori nella prescritta posizione. Qualora esista l'apposita leva di bloccamento nel posto di manovra dei segnali, le suddette maniglie devono essere anche assicurate mediante la leva stessa.</p> <p>6. Quando occorre modificare la posizione dei deviatori muniti di fermascambi di sicurezza a chiave, per l'arrivo, la partenza o il transito dei treni, il D.M. o l'A.I. deve consegnare tempestivamente ai deviatori dipendenti le chiavi dei fermascambi, necessarie per disporre gli scambi nella posizione voluta, e, quindi, ritirare dai deviatori stessi quelle che assicurano gli scambi in detta posizione. Se l'A.I. esercita anche mansione di deviatore, a tali operazioni provvede direttamente.</p> <p>7. Quando gli agenti addetti agli scambi prestano servizio presso il F.V., il D.M., in caso di incrocio, deve ritirare e controllare le chiavi che assicurano gli scambi per l'ingresso dei</p>	<p><b>8.4</b> Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p> <p><b>8.5</b> Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p> <p><b>8.10</b> La predisposizione di un itinerario di un treno richiede:</p> <p>a) la regolare disposizione e assicurazione dei deviatori e degli altri enti di sicurezza interessati in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario prestabilito;</p> <p>b) la libertà da veicoli dell'itinerario;</p> <p>c) l'impedimento o la sospensione delle</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treni incrocianti nei rispettivi binari. Successivamente, egli deve riconsegnare al deviatore le chiavi dei fermascambi per la manovra dei deviatoidi di uscita, regolandosi in modo che detto agente non possa giungere sugli scambi prima che il treno in arrivo li abbia impegnati (1). Il deviatore, comunque, deve evitare di giungere sui deviatoidi prima che il treno abbia impegnato gli stessi. Il deviatore, accertatosi dell'arrivo completo e del regolare ricovero del treno, disporrà gli scambi per l'uscita. Se gli scambi medesimi devono essere impegnati di calcio dal treno in partenza e sono tallonabili, il deviatore esporrà, se nulla si oppone alla partenza del treno stesso, il segnale verde verso la stazione trattenendo le chiavi degli scambi suddetti. Analoga procedura potrà essere seguita, quando gli scambi impegnati di calcio sono intallonabili, a condizione che essi siano sussidiati da apposito segnale indicatore ed esista la ripetizione della loro posizione nell'ufficio del D.M. Negli altri casi, il deviatore, dopo aver disposto ed assicurato gli scambi d'uscita nella posizione voluta, dovrà riconsegnare le relative chiavi al D.M. prima della partenza del treno.</p> <p>8. Quando occorre modificare la posizione dei deviatoidi muniti di fermascambi elettrici per l'arrivo, la partenza od il transito dei treni, il D.M. svincherà le maniglie dei rispettivi fermascambi elettrici. Dovendosi effettuare un incrocio, il D.M., dopo l'arrivo dei treni, svincherà le maniglie dei fermascambi applicati ai deviatoidi che devono essere</p>	<p>manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso.</p> <p><b>8.14</b> I deviatoidi e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi del punto 8.12 e la disposizione dei deviatoidi, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manovrati per predisporre l'uscita dei treni. Il deviatore, assicuratosi dell'arrivo completo e del regolare ricovero dei treni, manovrerà gli scambi per l'uscita e li immobilizzerà in tale posizione, azionando le rispettive maniglie che il D.M. assicurerà.</p> <p>9. Di norma, quando occorra eseguire manovre interessanti scambi muniti di fermascambi a chiave, l'agente, incaricato della custodia delle chiavi dei fermascambi, deve consegnare personalmente le chiavi occorrenti agli agenti interessati, per il periodo strettamente necessario, procedendo a farsele restituire a manovra ultimata. Le Unità periferiche interessate possono stabilire che, in determinate stazioni o fasci di binari impegnati da manovre molto frequenti, le chiavi dei fermascambi restino nelle rispettive serrature dei deviatori e siano ritirate e custodite solo per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni. Per gli scambi muniti di fermascambi elettrici, in caso di manovra, il D.M., se esiste l'apposita leva nel posto di manovra dei segnali, svincolerà, per il tempo strettamente necessario, la maniglia dei fermascambi elettrici dei deviatori interessati e, dopo aver ricevuto esplicita conferma dal manovratore che la manovra è stata ultimata o, all'occorrenza, sospesa, provvederà ad assicurare di nuovo le maniglie stesse.</p> <p>10. I deviatori assegnati al servizio degli A.C. devono attenersi a tutte le istruzioni generali sull'uso degli A.C., nonché a quelle particolari relative al posto cui sono assegnati.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 17</b></p> <p align="center"><b>Operazioni per il movimento dei treni</b></p> <p>1. I deviatori devono compiere, a seconda del tipo di manovra dello scambio (a mano o con A.C.) e dei dispositivi di sicurezza di cui esso è provvisto, le operazioni e gli accertamenti stabiliti nel successivo comma 2, in relazione all'itinerario che deve essere percorso dal treno, integrato, nel caso di arrivo, dalla relativa zona di uscita di cui al comma 3 dell'art. 2.</p> <p>2. Per la partenza, l'arrivo ed il transito di ogni treno, il deviatore deve:</p> <p>a) provvedere alla regolare disposizione ed assicurazione dei deviatori, secondo le modalità di cui al comma 3, e di altri enti a lui affidati;</p> <p>b) assicurarsi che l'itinerario sia libero da rotabili. Tale accertamento può essere effettuato a mezzo di c.d.b., secondo quanto stabilito all'articolo 23. Agli effetti dell'occupazione dei binari da parte dei carrelli non si deve peraltro fare affidamento sui circuiti stessi.</p> <p>c) assicurarsi che siano impedito o sospese le manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso, salvo i casi di cui al p. 30 dell'Allegato 1;</p> <p>d) accertare che, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto, entro i limiti della visuale libera e nell'espletamento delle proprie mansioni, nessun altro impedimento od ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario del treno.</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>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatori, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>4.2</b> Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p><b>4.5</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno</p>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>GI</b></p>	<p>Tutti i deviatori devono essere muniti di dispositivi e collegamenti di sicurezza.</p> <p>Le linee a DU e quelle con il blocco telefonico e elettrico manuale non sono regolamentate, perché ritenute obsolete.</p> <p>Tutte le stazioni devono essere munite di segnali di partenza.</p> <p>Sulle linee AV/AC vale quanto previsto per le altre linee.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3. Per le operazioni e gli accertamenti inerenti ai deviatori di cui al precedente comma 2a), si deve procedere come segue.</p> <p>a) Per gli scambi manovrati a mano e non muniti di fermascambio di sicurezza, il deviatore deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eseguire d'iniziativa, nell'imminenza della partenza, arrivo e transito dei treni, la visita agli scambi incontrati di punta, nonché gli accertamenti di cui all'art. 16 comma 3 (regolare posizione dei deviatori);</li> </ul> <p>b) Per gli scambi manovrati a mano, provvisti di fermascambio di sicurezza a chiave, il deviatore deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-'art. 14/6 agli scambi interessati, subito dopo l'esecuzione di manovre che possono averli forzati di calcio oppure dopo che siano stati licenziati treni senza che si sia provveduto al ritiro delle chiavi degli scambi incontrati di calcio (art. 16/7);</li> <li>- ritirare le chiavi dei fermascambi che assicurano i deviatori nella posizione dovuta e, a seconda dell'organizzazione del servizio (art. 13), vincolare le chiavi stesse nell'apposita serratura (1) oppure consegnarle al D.M. o all'A.I. Nella visita di cui sopra, il deviatore dovrà accertarsi che i fermascambi non siano stati tallonati, eseguendo le operazioni di cui al comma 6) dell'art. 14. La visita deve essere effettuata anche se gli scambi sono provvisti del c.e.p. oppure del c.e.f. sul posto, mentre può essere omessa quando siano muniti di c.e.f. riportato in cabina.</li> </ul> <p>c) Per gli scambi manovrati a mano provvisti di</p>	<p>stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p> <p><b>8.3</b> Tutti i deviatori di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p> <p><b>8.4</b> Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</li> <li>d) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di</li> </ul>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fermascambi elettrici, il deviatore deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- portare nella posizione di assicurato la maniglia del fermascambio, per immobilizzare gli aghi del deviatore nella posizione dovuta. Con tale tipo di fermascambio può essere omessa la visita prescritta al precedente punto b).</li> </ul> <p>d) Per gli scambi manovrati da A.C., il deviatore deve attenersi a quanto previsto nelle specifiche Istruzioni.</p> <p>4. Il D.M., a sua volta, dopo che il deviatore ha provveduto a quanto di competenza, deve attentamente controllare, esaminandone i numeri, che, ove esistano, le chiavi ritirate siano tutte quelle necessarie per garantire l'itinerario del treno, riponendole quindi nell'apposito armadietto oppure introducendole nella serratura centrale o di sicurezza. Inoltre deve accertarsi dell'esistenza dei controlli elettrici eventualmente riportati presso il proprio posto di servizio, nonché, per i fermascambi elettrici, portare l'apposita leva, ove esista, nella posizione di bloccato.</p> <p>5. Il D.M., quando manovri egli stesso l'A.C., deve provvedere di persona agli accertamenti ed alle verifiche di cui ai commi 2 e 3. Per gli accertamenti fuori cabina, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, egli può avvalersi, oltre che del deviatore, di altri agenti dipendenti presenti in stazione e, nelle stazioni presenziate da solo D.M., anche di agenti non dipendenti, purché debitamente istruiti dal D.M. medesimo.</p> <p>6. Il D.M., quando la manovra degli scambi sia</p>	<p>rispettarla.</p> <p><b>8.5</b> Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p> <p><b>8.10</b> La predisposizione di un itinerario di un treno richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la regolare disposizione e assicurazione dei deviatori e degli altri enti di sicurezza interessati in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario prestabilito;</li> <li>b) la libertà da veicoli dell'itinerario;</li> <li>c) l'impedimento o la sospensione delle manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso.</li> </ul> <p><b>8.14</b> I deviatori e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi del punto 8.12 e la disposizione dei deviatori, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>affidata ai deviatori, deve, per la partenza, arrivo e transito dei treni, richiedere verbalmente ed ottenere dai deviatori interessati la conferma scritta (2) che l'itinerario predisposto sia effettivamente quello richiesto. Dopo aver dato la conferma di cui sopra, i deviatori non dovranno più manovrare gli scambi, finché non sia passato il treno per il quale sono stati disposti, salvo diverso ordine scritto del D.M.</p> <p>7. La conferma scritta di cui al comma 6 può essere sostituita da comunicazione non registrata o dall'azionamento di appositi dispositivi, quando:</p> <p>a) il deviatore presta servizio presso l'ufficio del D.M. ed il D.M. provvede al ritiro delle chiavi dei fermascambi oppure al bloccamento a distanza dei fermascambi elettrici;</p> <p>b) gli itinerari sono vincolati da collegamenti di sicurezza nel posto presenziato dal deviatore e dal D.M., il quale ultimo provvede per l'apertura dei segnali;</p> <p>c) il deviatore presta servizio in un posto isolato, ma gli itinerari sono vincolati a mezzo di distinti consensi elettrici agenti sui segnali, trasmessi o ricevuti, di volta in volta, dal D.M.; d) il deviatore presta servizio in un posto isolato, ma trattasi di itinerari di partenza vincolati da appositi segnali, la cui indicazione risulti tempestivamente controllabile dal D.M. (3).</p> <p>8. La conferma della predisposizione di un itinerario o di parte di esso, fornita dal deviatore al D.M. con la comunicazione registrata di cui al comma 6, oppure il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>completamento delle operazioni di spettanza dello stesso deviatore (4), nelle situazioni di cui al comma 7 per l'itinerario comandato, comporta implicitamente anche la conferma dell'avvenuta esecuzione di tutti gli accertamenti prescritti dai commi 2 e 3 per la zona di giurisdizione.</p> <p>Nelle situazioni di cui al comma 7 punto a), quando per il movimento di un treno si utilizza un itinerario già precedentemente predisposto, spetta al D.M., ove occorra, di richiedere verbalmente al deviatore e di farsi confermare per iscritto specifici accertamenti (controllo della libertà dell'itinerario, visita di determinati scambi, ecc.). È, in ogni caso, facoltà del D.M. richiedere ai dipendenti deviatori e farsi confermare per iscritto specifici accertamenti..</p> <p>9. Quando la manovra dei segnali è affidata ai deviatori, questi, dopo aver eseguito tutte le operazioni di spettanza per la predisposizione dell'itinerario e per le relative conferme, devono attendere che il D.M. dia loro l'ordine di disporre i segnali a via libera (art. 19).</p> <p>10. Quando un treno debba partire, transitare o essere ricevuto in binario diverso da quello stabilito nel programma di servizio (modulo M. 53) o precedentemente assegnato, il D.M. deve darne preventiva comunicazione ai deviatori interessati, con le modalità stabilite dal successivo art. 18. Successivamente e nei casi prescritti, nella richiesta verbale e nella conferma scritta (5) della predisposizione dell'itinerario deve essere precisata la</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>variazione del binario.</p> <p>11. Le modalità da osservarsi per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni, quando la sorveglianza sul servizio dei deviatori è affidata ad un A.I., sono contenute nel successivo art. 21.</p> <p>12. Nelle stazioni con deviatori muniti di fermascambi a chiave, ove manchino i collegamenti di sicurezza fra segnali e deviatori, l'esatta disposizione di questi ultimi sarà garantita, per ogni arrivo e partenza di treni, mediante il ritiro delle relative chiavi, da effettuarsi secondo le modalità prescritte dalla presente Istruzione.</p> <p>13. Nelle stazioni munite di collegamenti di sicurezza completi, gli eventuali deviatori e le scarpe fermacarri non collegati e che, in base alle norme di cui all'art. 2 (disposizione dei deviatori per il movimento dei treni) o per particolari esigenze, sono richiesti in determinata posizione, saranno disposti e mantenuti nella posizione voluta a cura del deviatore, secondo le apposite indicazioni dei Registri di servizio della stazione, a meno che, trattandosi di apparato A.C. elettrico ad itinerari, gli scambi e le scarpe fermacarri in questione non siano muniti del dispositivo di ritorno automatico nella posizione normale, nel qual caso il deviatore si limiterà ad accertare la concordanza tra la detta posizione e quella richiesta.</p> <p>14. Quando mancano i collegamenti tra segnali di protezione e deviatori nella zona di uscita, per ogni arrivo di treno occorre anche</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ritirare, secondo le modalità prescritte, le chiavi dei fermascambi relativi ai deviatori interessati della zona di uscita, se trattasi di deviatori manovrati a mano, oppure, disporre e mantenere nella posizione voluta le relative leve sul banco di manovra, se trattasi di deviatori centralizzati, dandone conferma scritta al posto di servizio incaricato di manovrare il segnale di protezione o al D.M., secondo le norme previste per l'esercizio della stazione.</p> <p>Le chiavi da ritirare e le leve da disporre e mantenere in posizione opportuna risultano dal prospetto ritiro chiavi (art. 4/10).</p> <p>15. Quando manca il segnale di partenza, e in ogni altro caso in cui i collegamenti fra segnali e deviatori sono realizzati in modo completo soltanto per uno o più gruppi di itinerari, le norme da seguire rientrano fra quelle indicate per gli impianti privi di collegamenti di sicurezza, in caso di itinerari senza collegamenti, e fra quelle indicate per gli impianti provvisti di collegamenti di sicurezza completi, in caso di itinerario per i quali tali collegamenti esistono. Ovviamente, si applicheranno anche le norme indicate nel comma 14 quando manchino anche i collegamenti tra segnali di protezione ed i deviatori situati nella zona di uscita.</p> <p>15. Quando manca il segnale di partenza, e in ogni altro caso in cui i collegamenti fra segnali e deviatori sono realizzati in modo completo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>soltanto per uno o più gruppi di itinerari, le norme da seguire rientrano fra quelle indicate per gli impianti privi di collegamenti di sicurezza, in caso di itinerari senza collegamenti, e fra quelle indicate per gli impianti provvisti di collegamenti di sicurezza completi, in caso di itinerario per i quali tali collegamenti esistono. Ovviamente, si applicheranno anche le norme indicate nel comma 14 quando manchino anche i collegamenti tra segnali di protezione ed i deviatori situati nella zona di uscita.</p> <p>16. Quando i collegamenti di sicurezza sono limitati a determinati enti (art. 12/7-c), si seguiranno le norme per gli impianti privi di collegamenti di sicurezza, introducendo, però, nelle apposite apparecchiature le chiavi per cui esiste un collegamento meccanico od elettrico.</p> <p>17. Nel caso di cui al comma 7 d) dell'art. 12 (collegamenti incompleti), o per deficienze di varia natura negli impianti, ci si dovrà regolare in analogia con quanto stabilito negli altri casi considerati.</p> <p>18. In ogni caso, nei R.d.s. devono essere precisati gli accertamenti che, secondo le caratteristiche dell'impianto, devono essere eseguiti dal deviatore.</p> <p>19. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per la formazione degli itinerari valgono le norme previste dalla presente Istruzione e dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali computerizzati su linee AC/AV con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi.					
<p align="center"><b>Art. 18</b> <b>Avvisi</b></p> <p>1. I deviatori sono avvisati a cura del D.M. di tutte le modificazioni e anomalie che avvengono nella circolazione dei treni e che possono interessare il loro servizio (variata successione di treni per spostamento d'incrocio o di precedenza, cambiamento di binario di ricevimento, soppressione dei treni, effettuazione di treni straordinari o supplementari, interruzione della circolazione, riduzione del servizio a binario unico sulle linee a doppio, anticipazione di corsa dei treni, circolazione dei carrelli, ecc.). Tali avvisi devono essere dati per iscritto con modulo M. 40 o con dispaccio (1), salvo le eccezioni di cui al successivo comma 3. I deviatori dovranno comunicare ai subentrati gli avvisi che possono interessare il servizio di questi ultimi, facendone cenno sull'apposito registro delle consegne.</p> <p>2. Nelle stazioni autorizzate ad emettere un solo modulo di avviso per più agenti, i deviatori dovranno trascrivere le prescrizioni sul registro delle consegne.</p> <p>3. Gli avvisi di cui al comma 1 possono essere trasmessi verbalmente, nei casi previsti dal comma 7 punti a) e b) dell'art. 17. Il preventivo avviso di cambiamento del binario di ricevimento può essere dato con</p>	<p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunicazione non registrata nei casi previsti dal comma 7, punti c) e d), dell'art. 17, quando la necessità del cambiamento stesso venga a determinarsi nell'imminenza dell'arrivo del treno.</p> <p>4. Quando gli avvisi, ordini e conferme vengono trasmessi con dispaccio, dovranno osservarsi le seguenti norme:</p> <p>a) i posti di corrispondenza telefonica devono essere muniti del protocollo modulo M. 100b;</p> <p>b) le corrispondenze telefoniche trasmesse e ricevute devono essere scritte su detto protocollo cronologicamente, una di seguito all'altra e numerate con un numero progressivo mensile ed un numero saltuario di due cifre da 01 a 99, da scrivere nella finca di sinistra;</p> <p>c) i dispacci devono essere scritti nel protocollo del posto trasmittente per intero e trasmessi poi, parola per parola, all'agente del posto ricevente, che dovrà scriverli mentre li riceve;</p> <p>d) l'agente del posto trasmittente deve iniziare la trasmissione col numero del dispaccio e terminarla indicando l'ora di trasmissione;</p> <p>e) il posto ricevente deve ripetere il dispaccio solo dopo che lo ha scritto completamente e, per ultimo, indicare il numero che il dispaccio viene ad assumere nel suo protocollo;</p> <p>f) l'agente trasmittente deve scrivere tale numero nell'apposita finca, di fianco ai dispaccio già scritto, a prova dell'avvenuta trasmissione. Egli deve procurarsi sempre tale numero, senza il quale il dispaccio deve considerarsi non trasmesso.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>g) la data, deve essere apposta solo nei giorni di effettiva utilizzazione del protocollo: quando la data di utilizzazione non coincide con quella della pagina del protocollo, al momento dell'uso la data deve essere apposta al centro della prima riga disponibile. Oltre alle norme contenute nel presente comma, devono essere osservate anche quelle che compaiono sul protocollo stesso.</p> <p>5. Il deviatore che cessa il servizio deve far prendere visione e far controfirmare dal subentrante quei dispacci contenenti avvisi che riguardano il servizio che deve essere ancora svolto.</p> <p>6. Per evitare che i numeri di controllo, che si riferiscono ai dispacci telefonici scambiati fra i posti in comunicazione, possano essere conosciuti dal corrispondente prima che avvenga la trasmissione, l'agente interessato dovrà assegnare a ciascun dispaccio, oltre al numero progressivo del protocollo, un numero saltuario della serie da 01 a 99, esponendo detti numeri sotto forma di frazione (es.: 1/32).</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. 19</b> <b>Manovra dei segnali</b></p> <p>1. Salvo i casi specifici previsti dalla presente Istruzione o da disposizioni locali, i segnali fissi delle stazioni sono normalmente disposti a via impedita.</p> <p>2. La posizione di via libera e di via impedita dei segnali fissi, non visibili dall'agente che li manovra, deve essere controllata da apparecchi ottici od anche acustici, detti</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>2.7</b> Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Tutti i segnali determinano l'occupazione automatica.</p> <p>Sulle linee AV/AC vale quanto previsto sulle altre linee.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ripetitori, i quali, se ottici, possono essere a due o tre posizioni. In quest'ultimo caso, la ripetizione si riferisce non solo alla posizione di via libera o di via impedita, ma anche alla posizione incerta del segnale.</p> <p>3. Le condizioni elettriche per disporre e mantenere i segnali a via libera si distinguono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- temporanee, se la loro mancanza determina la disposizione a via impedita del segnale, che si ridispone a via libera al ripristino delle condizioni;</li> <li>- permanenti, se la loro mancanza determina la disposizione a via impedita del segnale, che permane a via impedita anche al ripristino delle condizioni.</li> </ul> <p>Negli impianti, determinate condizioni da accertare per la formazione degli itinerari possono essere segnalate mediante idonee ripetizioni ottiche ed acustiche.</p> <p>4. I segnali fissi non devono essere manovrati a via libera, se non per ordine del D.M. L'ordine di apertura di segnali affidata ad altro posto di servizio deve essere dato con apposito dispaccio, salvo nei seguenti casi, in cui è sufficiente una comunicazione non registrata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) quando il segnale sia vincolato a distinto consenso elettrico da parte del D.M.;</li> <li>b) quando si tratti di appositi segnali di partenza (nota 3 dell'art. 17/7 - segnali bassi o indicatori bassi di partenza distinti per binario) vincolanti l'itinerario, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal D.M.;</li> <li>c) quando la manovra sia affidata ad un A.I.</li> </ul>	<p>circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> <li>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</li> </ul> <p><b>4.2</b> Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p><b>4.5</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ed al D.M. non resti attribuita, a titolo esclusivo, la diretta esecuzione di accertamenti su una determinata parte dell'itinerario.</p> <p>5. Quando il movimento di un treno debba svolgersi con particolari modalità o con aspetti specifici di segnali che non risultino già realizzati dai collegamenti in atto (preventivo arresto al segnale di protezione, presentazione di avviso a via impedita per ingresso su binario di ricevimento ingombro, ecc.), il D.M. impartirà tempestivamente con dispaccio le necessarie istruzioni ai posti di manovra dei segnali stessi.</p> <p>6. Il deviatore, al quale sia stato ordinato di disporre a via libera il segnale per un treno, prima di provvedervi, dovrà, per proprio conto, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto, aver eseguito tutti gli accertamenti di competenza per il passaggio del treno stesso.</p> <p>7. Il deviatore che manovra i segnali fissi deve, di propria iniziativa, disporli nuovamente a via impedita appena possa rilevare che essi siano stati oltrepassati dal treno in arrivo o in partenza. Se il segnale è provvisto di dispositivo di occupazione automatica, il deviatore si accerterà che il segnale si sia riportato automaticamente a via impedita e quindi rimetterà la relativa leva in posizione normale, appena il treno abbia oltrepassato tutti gli enti dell'itinerario comandato dalla leva stessa. Tale accertamento non occorre in determinati impianti dotati di particolari dispositivi di occupazione automatica, indicati nei R.d.s.</p>	<p>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p> <p><b>4.18</b> Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p><b>8.1</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>8.4</b> Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In caso di mancato funzionamento del dispositivo di occupazione automatica, il deviatore disporrà, appena possibile, il segnale a via impedita mediante la leva di manovra, avendo cura, però, se trattasi di A.C. con serrature meccaniche, di non completare la rotazione della leva stessa fino a che il treno non abbia superato tutti gli enti dell'itinerario; quest'ultimo obbligo deve essere esplicitamente riportato nei registri M. 30 ed M. 43.</p> <p>8. Il deviatore, dopo ciascuna manovra di segnale, deve accertarsi che questo abbia assunto la posizione voluta, direttamente o a mezzo dei controlli ottici od acustici.</p> <p>8 <i>bis</i>. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi, la concessione o meno del consenso al Sistema in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni in base all'itinerario predisposto dal dirigente, viene evidenziata sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali". Sono previsti segnali virtuali di protezione, di partenza, di avanzamento e di avvio. I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.</p> <p>8 <i>ter</i>. Nella presente Istruzione con la dizione "movimento del treno con segnali mantenuti a</p>	<p>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p> <p><b>8.14</b> I deviatoi e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi del punto 8.12 e la disposizione dei deviatoi, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>via impedita" si deve intendere che i segnali di avanzamento o di avvio sono utilizzabili se non diversamente specificato.</p> <p>9. Occorrendo eccezionalmente modificare l'itinerario predisposto per un treno quando sono già state manovrate le leve dei relativi segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera, occorre l'esplicito ordine del D.M.. Prima della modifica, si devono ridisporre le relative leve nella posizione corrispondente alla via impedita dei segnali ed il D.M. deve accertare, come previsto dal Regolamento sui Segnali, che la chiusura dei segnali stessi sia riuscita efficace agli effetti dell'arresto del treno. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi, occorrendo eccezionalmente modificare l'itinerario predisposto per un treno quando sia già stato effettuato il comando per l'apertura dei relativi segnali virtuali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera, si deve effettuare il comando di chiusura segnali virtuali, accertare che sia riuscita efficace agli effetti dell'arresto del treno e vincolare con dispaccio il proseguimento del treno stesso al proprio nulla osta. Negli impianti in cui esiste il dispositivo di approccio di cui all'art. 12/2 e 12/2bis non è necessario il preventivo arresto del treno se tale dispositivo non è stato ancora impegnato dal treno medesimo. Nel caso che la necessità di variare un itinerario si manifesti dopo che è stato disposto un movimento a via impedita,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>occorre sempre accertare l'arresto del treno.</p> <p>10. Al fine di evitare ritardo ai treni in partenza che svolgono servizio viaggiatori dalla parte opposta all'Ufficio Movimento, il D.M. di determinate stazioni, munite di apparato con collegamenti di sicurezza presso l'Ufficio medesimo, che debba recarsi a licenziare il treno, può avvalersi del deviatore opportunamente istruito dal D.M. stesso se non abilitato all'apparato, per l'apertura dell'apposito segnale di partenza che vincola l'itinerario (nota 3 dell'art. 17/7 – segnali bassi o indicatori bassi di partenza distinti per binario), dopo l'avvenuto arresto del treno. Tale facoltà deve essere esplicitamente indicata nel R.d.s. delle stazioni interessate.</p> <p>11. Per i movimenti di treni con segnali a via impedita, il D.M., completati gli eventuali accertamenti, dovrà, all'occorrenza, impartire con dispaccio ai posti interessati gli ordini necessari.</p>					
<p align="center"><b>Art. 20</b></p> <p align="center"><b>Segnali dei deviatori alle manovre e immobilizzazione dei veicoli in stazionamento</b></p> <p>1. I compiti degli agenti addetti alle manovre sono riportati nelle apposite Istruzioni. Si riportano di seguito i compiti dei deviatori in occasione delle manovre.</p> <p>2. Il deviatore, al quale è stato richiesto di disporre gli scambi per un determinato istradamento di manovra, deve, quando manchino le indicazioni dei segnali fissi, prendere gli accorgimenti o gli accordi del</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>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso per evitare che il movimento di manovra si esegua prima della sua autorizzazione, che potrà essere data dopo che gli scambi medesimi abbiano assunto la posizione richiesta.</p> <p>3. Qualora una colonna in manovra si arresti sopra un deviatoio impegnato di calcio in falsa posizione, dovrà essere evitato ogni movimento di retrocessione, finchè non si siano adottati i provvedimenti atti ad evitare un eventuale svio.</p> <p>4. Quando, per proteggere una manovra, si sia dovuto disporre a via impedita un segnale fisso, i deviatori non devono permettere l'effettuazione della manovra stessa, se prima non si sono assicurati che nessun treno abbia in precedenza oltrepassato detto segnale.</p> <p>5. Occorrendo modificare l'istadamento predisposto per un movimento di manovra dopo l'apertura del relativo segnale fisso, il deviatore dovrà tempestivamente ridisporre tale segnale a via impedita ed accertarsi che la manovra si sia arrestata. Peraltro, se la manovra è in moto ma si trova ancora a sufficiente distanza dal segnale fisso interessato, e se sono stati presi preventivi accordi con il personale addetto alla manovra, si può predisporre il nuovo istradamento senza dover arrestare la manovra medesima. Nel caso di manovra non comandata da segnale fisso, ma autorizzata con segnale a mano od a voce, il deviatore, prima di modificare l'istradamento, dovrà in ogni caso arrestare preventivamente la</p>	<p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>8.4</b> Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
manovra stessa.					
<p>6. I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti, secondo le specifiche modalità previste dalla Istruzione per il servizio dei manovratori. I deviatori delle comunicazioni fra i binari di circolazione ed altri binari devono essere, di regola, disposti in modo da non permettere ai rotabili in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, il binario di circolazione. Ad eccezione degli impianti in cui la manovra è affidata al personale del Gestore dell'Infrastruttura, lo stazionamento dei rotabili è di esclusiva competenza dell'Impresa Ferroviaria.</p>	<p><b>20.1</b> Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui al precedente punto 6.9. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.</p> <p><b>20.2</b> I binari sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti dai binari di circolazione al fine di impedire ai veicoli in stazionamento medesimi di ingombrare, in caso di un loro eventuale indebito spostamento, i binari di circolazione stessi. In mancanza di tale indipendenza dovranno essere messi in atto provvedimenti alternativi.</p> <p><b>20.3</b> Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema frenante di cui al precedente punto 6.6. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>IF GI</b>	<p>Le IF per ciò che riguarda i punti 20.1, 20.3 e 20.4 del RCF.</p> <p>I GI per ciò che riguarda il punto 20.2 del RCF.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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>				
<p><b>Art. 21</b> <b>Apposito incaricato</b></p> <p>1. Viene denominato apposito incaricato (A.I.) l'agente che sostituisce il D.M.: - negli accertamenti per la partenza, l'arrivo e il transito dei treni; - nella custodia e nell'uso delle chiavi dei fermascambi; - nella sorveglianza generale del servizio dei deviatori.</p> <p>2. Spetta alle Unità periferiche interessate di stabilire in quali impianti siano da istituirsi posti di A.I., tenendo conto, delle specifiche condizioni in cui si svolge il servizio. All'A.I. possono essere affidate mansioni da deviatore ed egli, in tal caso, può anche essere l'unico agente addetto al posto di servizio. Ad uno stesso A.I. può essere contemporaneamente affidata la sorveglianza di una cabina di A.C. e di posti da deviatore a terra. In relazione all'intensità del servizio, può essere disposto che alle dipendenze dell'A.I., per coadiuvarlo nei suoi incarichi, presti servizio un capo squadra deviatori.</p> <p>3. L'A.I. deve, all'inizio del turno, eseguire gli accertamenti in cabina di cui all'art. 14/5 ed</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</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	Tutte le stazioni sono munite di segnale di partenza.

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>assicurarsi che eventuali altri deviatori alle sue dipendenze provvedano alle visite stabilite dallo stesso articolo; quando espliciti mansioni da deviatore, deve egli stesso provvedere alle visite medesime. Egli deve, inoltre, accertarsi (o provvedere direttamente, quando sia l'unico agente in servizio nel posto) che, a tempo debito, vengano accese le luci di giurisdizione (segnali, dischetti, ecc.).</p> <p>4. L'A.I. che lascia il servizio deve fare al subentrante consegne scritte sull'apposito registro M. 36, dalle quali quest'ultimo agente possa chiaramente rilevare la condizione degli impianti e la situazione del servizio.</p> <p>5. Il D.M. deve comunicare per iscritto all'A.I. gli avvisi relativi alle modificazioni ed alle anomalie che avvengono nella circolazione dei treni, di cui all'art. 18/1. È fatta eccezione per gli avvisi relativi alla diversa successione dei treni per causa di precedenza, che il D.M. è autorizzato a dare verbalmente all'A.I., purché non si tratti di ricevere un treno viaggiatori con fermata prima di un treno merci o di un treno viaggiatori senza fermata, nel qual caso il relativo avviso deve essergli dato per iscritto. Degli avvisi ricevuti dal D.M., l'A.I., se ha deviatori alle proprie dipendenze, deve dare, di volta in volta, comunicazione a coloro che ne sono interessati, con modulo M. 40 o con fonogramma registrato. In determinate stazioni, stabilite dai Capi Reparto Territoriali Movimento, gli avvisi ai deviatori, anziché essere comunicati come detto, vengono trascritti dall'A.I. sui rispettivi moduli</p>	<p>indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</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>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>M. 36 ed i deviatori devono, in sua presenza, controfirmarli e farne poi consegna al subentrante, se interessano il servizio di quest'ultimo. Quando i deviatori prestano servizio presso il posto dell'A.I. e tutti gli scambi interessanti gli itinerari dei treni sono muniti di fermascambi di sicurezza o sono manovrati da A.C., gli avvisi ai deviatori di cui sopra, possono essere dati dall'A.I. anche verbalmente.</p> <p>6. Circa le operazioni, nel settore di giurisdizione, connesse con l'arrivo, la partenza e il transito di ciascun treno, l'A.I., oltre ad eventuali compiti specifici che gli competono quale deviatore, deve espletare, in relazione al programma di servizio (modulo M. 53) ed agli eventuali ordini ricevuti dal D.M., le incombenze attribuite al D.M. in base all'art. 17 (operazioni per il movimento dei treni), e provvedere, inoltre, a:</p> <p>a) eseguire personalmente gli accertamenti di cui ai punti b), c) e d) dell'art. 17/2 (libertà dell'itinerario da rotabili, sospensione delle manovre su binari non indipendenti, libertà da altri impedimenti od ostacoli), fermo restando che tali accertamenti restano, in caso di deviatori manovrati a mano, anche ai deviatori per la zona di giurisdizione. L'A.I., quando non abbia la possibilità di provvedere di persona agli accertamenti suddetti, può avvalersi del deviatore;</p> <p>b) nelle stazioni con scambi a mano non muniti di fermascambi di sicurezza, compilare il modulo M. 37 (indicandovi il numero del treno, il binario ad esso assegnato, l'ora della visita ai</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deviatoi da parte dei deviatori, ed il numero distintivo degli scambi incontrati di punta dal treno che devono essere presenziati), ritirare sul modulo stesso, treno per treno, la firma dei deviatori, interessati e controfirmarlo. In tal caso, l'A.I. deve sempre recarsi presso i deviatori interessati, per assicurarsi direttamente che sia stato regolarmente disposto l'itinerario prescritto e per far firmare il modulo M. 37.</p> <p>7. La procedura di cui all'art. 17/7a (ritiro delle chiavi dei fermascambi o bloccamento a distanza dei fermascambi elettrici) si applica anche quando i deviatori, pur prestando servizio in posti distinti da quello dell'A.I., consegnano direttamente a quest'ultimo le chiavi dei fermascambi per l'itinerario specificatamente comandato.</p> <p>8. Quando la manovra dei segnali è effettuata direttamente dall' A.I., questi, eseguiti i prescritti accertamenti e ricevutone ordine dal D.M. con le modalità previste dall'art. 19, provvederà per la manovra a via libera dei segnali. Qualora la manovra sia affidata a deviatore dipendente, operante in altro posto di servizio, l'A.I., espletati gli accertamenti e ricevuto l'ordine di cui sopra, lo trasmetterà al deviatore con dispaccio o con distinto consenso elettrico.</p> <p>9. Quando la manovra dei segnali è affidata al D.M., l'A.I. deve dare al D.M. stesso, con le modalità previste dall'art. 17, la conferma di aver eseguito, per l'arrivo, la partenza e il transito di ciascun treno, gli accertamenti di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>spettanza. Allo stesso modo dovrà provvedersi per la partenza di un treno da stazione sprovvista di segnali di partenza, a meno che il treno in partenza impegni solo scambi di calcio tallonabili, nel qual caso sarà sufficiente che l'A.I., dopo aver fatto disporre l'itinerario e dopo aver eseguito gli accertamenti prescritti, esponga un segnale verde verso il D.M., a conferma che tutto è stato predisposto per la partenza del treno.</p> <p>10. Quando nella stessa stazione vi sono più agenti con mansioni di A.I., devono essere esplicitamente precisati, con disposizioni locali, i limiti delle singole attribuzioni ed i rapporti degli agenti stessi tra di loro e col D.M. In generale, se l'apertura dei segnali avviene a cura di un A.I., questi, ricevuto l'ordine del D.M., deve procurarsi il benessere scritto (1) degli A.I. aventi giurisdizione in altre zone di piazzale interessate dall'itinerario del treno, prima di disporre a via. libera i segnali dal proprio lato. Se invece i segnali sono manovrati dal D.M. stesso, questi deve procurarsi preventivamente la predetta conferma da tutti gli A.I. interessati. Il benessere e la conferma di cui sopra possono essere sostituiti da appositi distinti consensi elettrici.</p> <p>11. Nei registri delle disposizioni di servizio delle stazioni e nei registri M. 30 e M. 43 dei posti di servizio si devono indicare dettagliatamente le norme che, in relazione alle caratteristiche degli impianti e del servizio della località, devono essere osservate dall'A.I. per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni. Dovranno,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
altresì, essere precisati rapporti dell'agente stesso col D.M., con i dipendenti deviatori, nonché con gli altri A.I. della stessa località di servizio.					
<p align="center"><b>Art. 22</b></p> <p align="center"><b>Stazioni disabilite e fermate</b></p> <p>1. Durante la disabilitazione dal servizio movimento, le stazioni devono essere presenziate, nei casi prescritti dal Regolamento per la circolazione dei treni, da un agente di guardia (A.G.) che deve essere munito delle specifiche abilitazioni necessarie per lo svolgimento del servizio.</p> <p>2. Perchè una stazione possa essere disabilitata, devono essere soddisfatte, per tutto il periodo di disabilitazione, le condizioni seguenti:</p> <p>a) i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi mediante fermascambi di sicurezza;</p> <p>b) sulle linee esercitate con blocco elettrico, gli impianti devono consentire alla stazione di funzionare come posto di blocco intermedio o di escludersi dal blocco.</p> <p>3. I segnali fissi di una stazione disabilitata sono disposti normalmente a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'A.G. I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le seguenti condizioni:</p> <p>- i segnali stessi non proteggano anche</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 attività 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>2.18</b> Le fermate sono impianti</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Tutti i deviatori dei binari percorsi dai treni devono avere i dispositivi e collegamenti di sicurezza.</p> <p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, comprese quelle a DU, non sono regolamentate in quanto ritenute obsolete.</p> <p>Le fermate regolamentate dal RCF sono impianti attrezzati per la salita e discesa dei viaggiatori.</p>

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>passaggi a livello o non esista comunque un collegamento con le relative barriere;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la stazione non debba funzionare come posto intermedio di blocco elettrico;</li> <li>- non si debbano proteggere attraversamenti a raso da parte dei viaggiatori. Quando è possibile mantenere i segnali a via libera, l'A.G., all'inizio della disabilitazione, dopo un periodo di sospensione, vi provvederà dopo aver effettuato gli eventuali accertamenti richiesti in base al successivo comma 5.</li> </ul> <p>4. Il D.M., prima di lasciare il servizio, deve riportare sul modulo in forma chiara, succinta ed inequivocabile, tutte le indicazioni di cui è a conoscenza e che interessino il servizio da svolgere durante il periodo di disabilitazione (situazione degli apparati e dei piombi, effettuazioni, soppressioni, ecc.). Dette indicazioni devono essere firmate dal D.M. e dall'A.G. anche quando non avvengono in contraddittorio.</p> <p>5. L'A.G. deve eseguire gli accertamenti agli enti assegnati, secondo i criteri e le modalità di cui all'art. 14/5 (in cabina) e l' 4/6 (fuori cabina). In caso di manovre, l'A.G. deve, all'occorrenza, eseguire d'iniziativa la visita agli scambi di cui all'art. 17/3- b) (scambi manovrati a mano e con fermascambi di sicurezza a chiave).</p> <p>6. Soppresso.</p> <p>7. Salvo i casi di segnali normalmente disposti a via libera, per la partenza, l'arrivo e il transito di ogni treno, l'A.G. deve eseguire gli accertamenti di cui al comma 2 dell'Art. 17, in</p>	<p>appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.</p> <p><b>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>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quanto pertinenti.</p> <p>8. Durante i periodi di disabilitazione, qualora i viaggiatori di un treno debbano attraversare binari destinati al ricevimento di un altro treno; l'A.G. deve osservare le specifiche norme stabilite dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>8bis. Nel caso di circolazione a binario unico su linee a doppio binario, le stazioni disabilite interposte devono essere avvisate con dispaccio dal D.M. che inoltra i treni nel senso illegale (All. 1/p. 44). Tale D.M., oltre a prescrivere ai treni inoltrati in senso illegale di procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'ambito della stazione disabilitata, dovrà fornire all'A.G. le comunicazioni eventualmente necessarie. L'A.G., che sia a conoscenza della circolazione a binario unico, prima dell'arrivo di ogni treno, deve accertare la regolarità dell'itinerario ed, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in presenza di scambi manovrati a mano, presenziare quelli incontrati di punta dai treni viaggianti sul binario illegale, se non assicurati da fermascambio;</li> <li>- in presenza di scambi muniti di controllo elettrico, mancando un controllo, l'A.G. deve accertarsi che il relativo deviatoio sia integro e regolarmente disposto. In ogni caso, se a seguito di accertamento sul posto l'A.G. rileva qualche anomalia ai deviatoi, egli deve provvedere all'arresto del treno eventualmente già in circolazione a 100 metri prima del deviatoio interessato ed avvisare il D.M. della stazione designata.</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Ricevuto il suddetto avviso il D.M. adotterà per la circolazione dei treni i provvedimenti suggeriti dalle circostanze di fatto (applicazione del fermascambio a morsa, riabilitazione della stazione, ecc.). Nelle stazioni munite di segnale di avanzamento per gli arrivi dal binario illegale, l'A.G. non deve mai utilizzare tale segnale.</p> <p>9. Quando un treno prolunghi la sosta, oltre il tempo previsto dall'orario, in una stazione disabilitata avente i segnali disposti normalmente a via libera, l'A.G. deve disporre i segnali di protezione a via impedita e ridisporli a via libera, dopo che il treno è partito ed ha liberato gli scambi di uscita.</p> <p>10. Qualora il macchinista di un treno si arresti nella stazione disabilitata per comunicare una anomalia riscontrata in linea, l'A.G. deve trasmettere il contenuto del M. 40a ricevuto al D.M. della stazione di riferimento per gli eventuali provvedimenti.</p> <p>11. Nelle disposizioni di servizio delle stazioni che osservano periodi di disabilitazione, deve essere sempre indicata la stazione abilitata a cui l'A.G. all'occorrenza deve far riferimento. Nel Registro delle disposizioni di servizio della suddetta stazione di riferimento debbono essere riportate tutte le disposizioni relative alla stazione soggetta a periodi di disabilitazione (piano schematico, collegamenti di sicurezza, ecc.).</p> <p>12. Al termine di un periodo di disabilitazione seguito da un periodo di abilitazione, il D.M. montante deve prendere visione delle</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>consegne redatte, secondo l'art. 14/2, dall'A.G. smontante. Qualora l'A.G. dovesse continuare il servizio nel periodo di abilitazione, dovrà annotare sul mod. M. 36 le notizie relative all'impianto affinché, il D.M. montante ne prenda visione. Al termine di un periodo di disabilitazione l'A.G. deve disporre in ogni caso i segnali a via impedita, se il periodo di disabilitazione è seguito immediatamente da un periodo di sospensione del servizio sulla linea.</p> <p>13. Sulle linee con blocco elettrico in cui il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, in caso di richiesta di soccorso o di necessità di scarto veicoli, per avaria, di un treno, una stazione disabilitata, munita di A.C. e presenziata da A.G., può essere temporaneamente riabilitata a cura del D.M. della stazione di riferimento, per l'esecuzione dei necessari movimenti e sempreché, durante la temporanea riabilitazione i segnali di stazione possono essere regolarmente disposti a via libera. Se pertanto l'anormalità che impedisce la disposizione a via libera dei segnali si verifica dopo la riabilitazione, l'impianto deve essere posto di nuovo in disabilitazione. Le modalità per la temporanea riabilitazione, l'esercizio ed il ripristino della disabilitazione debbono formare oggetto di specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate nell'orario di servizio. Dette norme debbono essere predisposte sulla base dei criteri stabiliti dall'Unità centrale competente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>14. Le norme sulle fermate (allegato 1/p. 8) di cui al presente articolo, non si riferiscono alle fermate poste sulle linee a dirigenza unica dove valgono le norme stabilite nelle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico.</p> <p>14 bis. Le fermate, quando funzionano come posto intermedio di blocco elettrico, sono presenziate da un agente di guardia (A.G.) che deve essere in possesso delle specifiche abilitazioni necessarie per lo svolgimento del servizio e le cui mansioni sono stabilite nella presente Istruzione e nell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico interessata.</p> <p>15. In una fermata munita di scambi, i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi, devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi mediante l'applicazione dei dispositivi di immobilizzazione degli aghi di cui all'art. 8.</p> <p>15 bis. Nelle fermate presenziate munite di segnali fissi, questi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'A.G. I suddetti segnali possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano le condizioni di cui al precedente comma 3.</p> <p>16. L'A.G. di una fermata ha gli stessi compiti dell'agente di guardia di una stazione disabilitata, in quanto pertinenti.</p> <p>17. Soppresso</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. 23</b> <b>Anormalità e Guasti</b> A) Norme di carattere generale</p>	<p><b>8.1</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. Nel caso in cui si manifestino anomalie di funzionamento o guasti accidentali dei dispositivi d'impianto, in attesa dell'intervento dell'A.M., il personale del Movimento deve eseguire determinate operazioni per assicurare la continuità dell'esercizio, stabilite nelle specifiche Istruzioni.</p> <p>2. Nel caso in cui la ripetizione ottica di un c.d.b. di stazione fornisca l'indicazione di indebita occupazione, deve essere adottata, in alternativa, una delle due procedure di seguito descritte, secondo quanto riportato nel Registro delle Disposizioni di Servizio dell'impianto.</p> <p><u>Procedura A</u></p> <p>L'operatore della circolazione procede alla visita del tratto di binario corrispondente al circuito che risulta occupato per accertare la libertà del tratto di binario stesso e verificare, per quanto possibile, le condizioni dell'armamento. Qualora dalla ripetizione si rilevi che il c.d.b. è tornato libero, dopo che siano stati rimossi eventuali corpi estranei e non siano state rilevate anomalie all'armamento, l'impianto deve ritenersi senz'altro regolare. Nel caso in cui invece venga rilevata un'anomalia all'armamento o al deviatoio, occorre avvisare subito l'agente della manutenzione e prendere tutti i provvedimenti necessari per impedire la circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario o sul deviatoio difettoso. Se l'occupazione del c.d.b. non deriva da una delle cause precedenti, il circuito stesso deve ritenersi</p>	<p>di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p><b>8.2</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>11.1</b> In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatoi di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatoi deve avvenire con marcia a vista,</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>guasto e per i successivi movimenti dei treni o delle manovre la visita di cui sopra può essere omessa, fermi restando gli altri accertamenti previsti dall'art. 17/2.</p> <p><u>Procedura B</u></p> <p>L'operatore della circolazione, per ogni movimento di treno da effettuarsi su itinerari comprendenti il c.d.b. che risulta occupato, deve autorizzare il movimento del treno con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h solo dopo essersi accertato, avvalendosi delle indicazioni del Q.L., che eventuali treni o manovre, in movimento su itinerari o istradamenti comprendenti il c.d.b. stesso, abbiano lasciato tali itinerari o istradamenti oppure si siano ricoverati sul binario di stazionamento. L'eventuale liberazione del percorso deve essere effettuata, secondo le modalità previste dalle apposite Istruzioni per l'Esercizio degli Apparat Centrali, solo dopo il suddetto accertamento.</p> <p>3. In caso di inefficienza di c.d.b. speciali in linea (art.10/3), non si debbono né eseguire particolari accertamenti preventivi sul posto, né praticare particolari prescrizioni ai treni, ma si devono adottare i provvedimenti sostitutivi della condizione che è venuta a mancare, previsti dalle Istruzioni di esercizio e dai R.d.s. delle stazioni interessate.</p> <p>4. Per i binari di circolazione scarsamente utilizzati delle località di servizio permanentemente o temporaneamente impresenziate, devono essere emanate, dalle</p>	<p>solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p><b>11.3</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Unità periferiche interessate, specifiche disposizioni al fine di evitare che, in caso di utilizzazione degli stessi, la formazione di ossido determini la mancata occupazione dei relativi c.d.b.</p> <p>5. Un deviatoio, con manovra a mano o elettrica, assicurato con fermascambio intallonabile, nel caso di forzamento di calcio (oppure nel caso di perdita del controllo elettrico, qualora non si possa escludere il forzamento di calcio), deve essere considerato fuori servizio. In tale eventualità, si deve richiedere immediatamente l'intervento dell'agente dei Lavori (oltre dell'A.M.), al quale compete di pronunciarsi sulla transitabilità in corrispondenza del deviatoio stesso, sia pure con adeguate specifiche limitazioni di velocità e dopo aver adottato gli altri provvedimenti di cui ai successivi commi dal 7 al 10. Le Unità Centrali competenti potranno disporre che, in attesa dell'intervento dell'anzidetto personale, l'idoneità del deviatoio al passaggio dei convogli venga riconosciuta da A.M. appositamente abilitato.</p> <p>6. Nel caso di tallonamento di un deviatoio intallonabile con manovra a mano o elettrica di una comunicazione, l'altro deviatoio può essere utilizzato, per movimenti di treno o di manovra, solo alle seguenti condizioni:</p> <p>a) a seguito di visita sul posto, tale deviatoio ed i relativi organi esterni di manovra risultino integri;</p> <p>b) lo stesso deviatoio, se impegnato di punta, venga:</p>	<p>provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;</li> <li>- deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</li> </ul> <p><b>13.1</b> Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalie che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p> <p><b>15.1</b> Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzazione di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>-assicurato con fermascambio a morsa o con dispositivo di bloccaggio se a manovra elettrica, salvo il caso che ci si possa avvalere del rivelatore di fine manovra purché non venga eseguita alcuna operazione per riprendere il controllo del deviatoio con tasti di soccorso. Fa eccezione il deviatoio a manovra elettrica di tipo oleodinamica che può essere impegnato solo se ci si avvalga del dischetto da deviatoio anche a seguito di manovra del deviatoio;</p> <p>-presenziato oppure assicurato con fermascambio a morsa o con dispositivo di bloccaggio se con manovra a mano;</p> <p>c) i movimenti dei treni interessanti il deviatoio in questione vengano eseguiti, in ogni caso, con i segnali mantenuti a via impedita e con le limitazioni previste.</p> <p>7. Un deviatoio manovrato a mano, ad aghi legati o ad aghi slegati, in caso di guasto del fermascambio a chiave o del fermascambio elettrico ad esso applicato, compresa la mancanza del controllo, deve essere considerato privo di fermascambio. Ai treni che impegnano di punta detto deviatoio dovrà prescrivere limitazione di velocità a 30 km/h provvedendo, salvo il caso di cui al comma 8, al presenziamento del deviatoio stesso. In luogo del presenziamento, al deviatoio dovrà essere applicato il fermascambio a morsa o il dispositivo di bloccaggio, prescrivendo ai treni limitazione di velocità a 30 km/h. L'applicazione del fermascambio a morsa o dispositivo di</p>	<p>percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p> <p><b>15.2</b> Ogni qualvolta per guasto o altra causa i dispositivi di cui al punto 4.24 non consentano di verificare la libertà dell'attraversamento di un P.L. deve essere prescritta la marcia a vista al treno nell'impegnare l'attraversamento medesimo.</p> <p><b>15.3</b> L'agente di condotta che rilevi la mancata od irregolare attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un P.L. deve subito notificarla al regolatore della circolazione.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>bloccaggio comporta la limitazione di velocità a 30 km/h anche per i treni che impegnano di calcio il deviatoio stesso. In entrambi i casi il movimento dei treni dovrà avvenire mantenendo i segnali a via impedita. Quando si fa ricorso al presenziamento del deviatoio il D.M. o l'A.I. deve preventivamente procurarsi conferma scritta del deviatore circa l'efficienza della tiranteria di manovra e del contrappeso, e la posizione del deviatoio. Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure e dei compiti che devono essere eseguiti dal personale del movimento, nell'Allegato 12 (scheda A e B) sono riportati gli schemi operativi relativi alle situazioni più comuni di esercizio.</p> <p>8. In caso di mancanza o perdita del controllo elettrico di deviatoi manovrati a mano e muniti di fermascambi a chiave, non occorre né il presenziamento né l'applicazione del fermascambio a morsa o dispositivo di bloccaggio, quando si possa escludere con certezza il tallonamento ed accertare l'assicurazione del deviatoio con le modalità di cui all'art. 14/6 e la regolare custodia della chiave. Ai treni che dovranno impegnare di punta detti deviatoi, dovrà essere prescritta limitazione di velocità a 30 km/h mantenendo i segnali disposti a via impedita.</p> <p>9. Per i movimenti di manovra che impegnano di punta deviatoi manovrati a mano con fermascambio inefficiente, occorre l'assicurazione con fermascambio a morsa o dispositivo di bloccaggio, solo quando la</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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tiranteria di manovra sia inefficiente o manchi il contrappeso.</p> <p>10. Un deviatoio a mano, in caso di inefficienza della tiranteria di manovra, oppure in caso di mancanza del contrappeso, deve essere assicurato con fermascambio a morsa o dispositivo di bloccaggio per essere impegnato sia di punta sia di calcio da treni o manovre. In entrambi i casi si dovrà prescrivere ai treni limitazione di velocità a 30 km/h mantenendo i segnali disposti a via impedita.</p> <p>11. Nel caso di applicazione di fermascambio a morsa o del dispositivo di bloccaggio, il deviatore, dopo aver provveduto a quanto di spettanza, rilascerà al D.M. o all'A.I. conferma scritta (1) della posizione del deviatoio e della sua assicurazione con fermascambio a morsa o dispositivo di bloccaggio, consegnando le relative chiavi. Il D.M. o l'A.I. disporrà per le prescritte operazioni relative al movimento del treno solo dopo essere venuto in possesso della conferma scritta anzidetta e delle chiavi del fermascambio a morsa o dispositivo di bloccaggio. Negli impianti con deviatoi con manovra a mano o elettrica, le operazioni relative all'assicurazione di un deviatoio ed all'accertamento della sua posizione sul terreno potranno essere evitate per il ricevimento o la partenza di un treno, se il deviatoio stesso si trova già nella posizione voluta ed è assicurato con fermascambio a morsa o con dispositivo di bloccaggio, per un precedente movimento di treno.</p> <p>12. Per i deviatoi, con manovra a mano o</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>elettrica, immobilizzati con i dispositivi di cui all'art. 8 I.S.D., nessun provvedimento deve essere adottato in presenza di eventuale segnalazione di anomalità relativa ai deviatori (compresi i dispositivi di manovra a mano).</p> <p>13. Un deviatoio manovrato elettricamente e dotato del r.f.m. di cui all'art. 9/18, o di indicatori da deviatoio permanentemente luminosi, in caso di mancanza del controllo, può essere impegnato da treni o manovre, sia di punta sia di calcio senza l'applicazione del fermascambio a morsa o dispositivo di bloccaggio secondo quanto previsto dalle apposite Istruzioni, alle seguenti condizioni:</p> <p>a) esclusione del tallonamento;</p> <p>b) interruttore a scatto relativo al deviatoio in posizione di APERTO prima della visita e piombato in tale posizione per tutto il periodo in cui si utilizza il r.f.m. o ci si avvalga dell'accensione degli indicatori da deviatoio permanentemente luminosi, per gli apparati elettromeccanici, o si attivi la funzione "DISAL" per gli apparati centrali computerizzati (A.C.C.);</p> <p>c) accertamento della integrità del deviatoio e degli organi di comando;</p> <p>d) accertamento della fermascambiatrice meccanica attraverso il r.f.m. o tramite l'accensione dell'indicatore da deviatoio permanentemente luminoso. Tale condizione è valida anche se ottenuta a seguito di manovra a mano del deviatoio stesso; essa è inoltre valida anche per il deviatoio che abbia perso il controllo elettrico sotto treno o manovra,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>purché non sia stata eseguita, fatta eccezione per i deviatoi oleodinamici, alcuna manovra del deviatoio stesso, né elettrica né manuale, dopo la sparizione del controllo;</p> <p>e)prescrizione di limitazione di velocità a 30 km/h ai treni che impegnano il deviatoio, sia di punta che di calcio, mantenendo i segnali disposti a via impedita. Non occorre ripetere gli accertamenti relativi al r.f.m. o agli indicatori da deviatoio permanentemente luminosi per movimenti di treni successivi al primo quando non debba essere modificata la posizione del deviatoio. L'accertamento deve essere comunque eseguito in ogni turno di servizio e possibilmente all'inizio dello stesso.</p> <p>14. Un deviatoio manovrato elettricamente ed attrezzato per l'intervento del personale del treno in caso di anormalità (Art. 9/19), può essere manovrato a mano, sia dal personale di stazione sia dal personale dei treni, operando come descritto in apposita targa applicata alla cassa. Le norme di dettaglio per l'intervento del personale dei treni debbono essere predisposte dalle Unità periferiche interessate in base ai criteri esposti di seguito e riportate nelle disposizioni di servizio del posto nonché, per quanto concerne il personale dei treni, nell'orario di servizio.</p> <p>a)I deviatoi o gruppi di deviatoi muniti delle attrezzature in questione debbono essere facilmente individuabili da parte del personale del treno; a tale scopo, per gruppi di deviatoi, possono essere previste una o più zone da delimitare in relazione alle caratteristiche</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>locali, facendone esplicito richiamo sull'orario di servizio.</p> <p>b) Per il superamento a via impedita di segnali che proteggono i predetti scambi o zone, il personale del treno potrà ricevere specifiche prescrizioni mediante mod. M. 40, analogo al mod. M. 40 TELEEC, ubicato presso i segnali stessi ed adattato alle specifiche situazioni locali.</p> <p>c) Per la utilizzazione del personale del treno in caso di anomalità ai deviatoi il D.M. deve provvedere al disarmo degli interruttori a scatto o attivare la funzione "DISAL" dei deviatoi interessati ed all'eventuale sbloccamento delle chiavi per la manovra a mano, quindi, deve prescrivere al treno di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere, fermando prima di impegnare ciascun deviatoio, e di superarlo solo dopo averne accertato la integrità e la regolare disposizione del segnale indicatore. All'occorrenza, il personale del treno dovrà provvedere alla manovra a mano del o dei deviatoi, d'intesa con il D.M..</p> <p>d) In caso di mancato sbloccamento della chiave per la manovra a mano, il D.M. ne dovrà autorizzare, con dispaccio, la liberazione artificiale. Qualora il personale del treno trovasse già spiombato il tasto di liberazione, dovrà estrarre la relativa chiave solo dopo autorizzazione con dispaccio del D.M..</p> <p>e) La regolarità degli scambi può essere ripristinata quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i deviatoi sono stati oltrepassati da tutti i</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>rotabili;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sono state reinserte e ruotate nell'apposita unità bloccabile le chiavi relative;</li> <li>- sono state bloccate le chiavi nelle relative unità;</li> <li>- è stata eseguita, per ogni deviatore, una doppia manovra di saggio con esito regolare.</li> </ul> <p>L'impianto potrà essere considerato normale a condizione che i movimenti dei treni avvengono con disposizione a via libera dei segnali che proteggono gli scambi interessati, anche in attesa del ripiombamento del dispositivo di liberazione della chiave dell'unità bloccabile.</p> <p>15. Quando venga accertato lo smarrimento o la rottura di una chiave in opera negli impianti di sicurezza (chiave di fermascambio, di serratura centrale, ecc.), il deviatore o l'A.I. deve informarne il D.M., il quale provvederà a prelevare dall'apposita rastrelliera la corrispondente chiave di scorta da utilizzarsi per eseguire la manovra del dispositivo interessato, facendo la relativa annotazione sul modulo M. 125a. Inoltre, per un periodo di 10 giorni a partire da quello in cui si è verificato lo smarrimento, si deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per gli scambi manovrati a mano e non muniti di controllo elettrico eseguire la visita sul posto tutte le volte che gli scambi cui si riferisce la chiave smarrita devono essere impegnati di punta dai treni;</li> </ul> <p>per le leve di manovra dei segnali ubicate fuori</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dall'ufficio movimento provvedere ad assicurarle con un lucchetto, nella posizione che mantiene il segnale a via impedita, oppure, esercitare in assenza di esso, una particolare sorveglianza.</p> <p>16. Qualora entro il suddetto periodo di 10 giorni, venga rintracciata la chiave smarrita, si riprende il servizio normale dopo aver ripiombato nella rastrelliera la chiave di scorta; di ciò deve farsi annotazione sul registro M. 125a. In caso contrario, trascorso tale periodo, si deve compilare il verbale di smarrimento e chiedere la sostituzione della chiave di scorta nella rastrelliera con altra della medesima marca e riprendere in seguito il servizio normale. Anche di quest'ultima operazione deve essere fatta annotazione sul registro modulo M. 125a.</p> <p>17. Verificandosi un'anormalità che impedisca la disposizione a via libera dei segnali di una stazione munita di Apparato Centrale il D.M., autorizzerà il movimento del treno adottando le norme previste dalla presente Istruzione e dall'Istruzione per l'esercizio degli Apparati Centrali interessata.</p> <p>18. In caso di guasto ad un P.L. devono essere osservate le norme previste dalla Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello (I.E.P.L.) e dalle Istruzioni per l'esercizio degli Apparati Centrali.</p> <p>B) Anormalità e guasti in Stazioni disabilitate</p> <p>19. L'A.G., in relazione al tipo di anormalità che si dovesse verificare nell'impianto, dovrà procedere come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tentare di eliminarla, nei casi di cui</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'art. 24/3 (operazioni di competenza dell'A.M. compiute dall'addetto alla circolazione);</p> <p>- adottare le norme di cui al precedente comma 18 ed ai successivi commi dal 20 al 26 nei casi ivi previsti; negli altri casi, chiedere subito l'intervento dell'agente designato dalle disposizioni di servizio della stazione.</p> <p>20. Verificandosi un'anormalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di protezione di una stazione disabilitata, l'A.G., eseguiti i necessari accertamenti e verifiche sull'itinerario di arrivo, adottando eventualmente le procedure di cui ai commi 18, 23 e 25, farà entrare il treno in stazione con segnale di avanzamento, con segnale a mano o con prescrizione.</p> <p>21. Verificandosi un'anormalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di partenza di una stazione disabilitata, che non funzioni come posto di blocco intermedio, l'A.G., eseguiti i necessari accertamenti e verifiche sull'itinerario di partenza, adottando eventualmente le procedure di cui ai commi 18, 23 e 25, autorizzerà con modulo M. 40 D.L. il treno a partire con il segnale di partenza a via impedita, praticando, oltre alle altre prescrizioni occorrenti, le prescrizioni n. 1 e n. 3. Qualora la stazione disabilitata funzioni da posto di blocco elettrico intermedio, l'A.G. dovrà anche rispettare le norme di cui alle apposite Istruzioni per l'esercizio del blocco elettrico.</p> <p>22. Nei casi di cui ai commi 20 e 21, nonché</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ogni qualvolta sia ritenuto opportuno per il regolare svolgimento del servizio, l'A.G. deve comunicare verbalmente la disabilitazione ai treni non avvisati.</p> <p>23. In caso di mancanza di condizioni che insistono temporaneamente sul segnale, l'A.G. eseguiti i necessari accertamenti (libertà del tratto di binario corrispondente al circuito che risulta occupato, ecc.), farà avanzare il treno con le modalità di cui ai commi 20 o 21. Permanendo la mancanza di una o più condizioni temporanee, gli accertamenti di cui sopra dovranno essere ripetuti treno per treno, salvo quanto previsto dal precedente comma 2 per i c.d.b. (visita limitata al primo treno).</p> <p>24. Nel caso che una leva da segnale, provvista di dispositivo di liberazione, non possa essere riportata in posizione normale dopo il passaggio di un treno, l'A.G., accertato che questo è transitato completo, può riportare in posizione normale la leva stessa azionando l'apposito tasto ed attenendosi alle norme prescritte dalle apposite Istruzioni.</p> <p>25. In caso di mancanza del controllo elettrico di uno deviatoio impegnato di punta o di calcio dai treni si verifica la chiusura automatica del segnale col quale il deviatoio stesso è collegato. L'A.G., il quale può rilevare la mancanza di tale controllo dalla suoneria d'allarme e dalla lampada di ripetizione, si deve accertare dell'integrità dei dispositivi di piazzale, mediante accurato esame delle parti in vista dei dispositivi stessi (aghi, contraghi,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cuscinetti, tiranti, fermascambi, ecc). La suoneria d'allarme, ove esista, potrà essere tacitata, dall'A.G. azionando, previo spiombamento, l'apposito tasto. Una volta entrata in funzione la suoneria d'allarme, tacitata o meno, l'A.G., per accertare l'eventuale perdita del controllo degli altri scambi, può fare affidamento solo sull'osservazione diretta delle lampade di ripetizione. Per tale motivo, è necessario che, per ogni movimento di treno, da effettuarsi con segnali a via impedita per la precedente caduta del controllo di un deviatoio, l'A.G. accerti l'esistenza del controllo di tutti gli scambi interessati da quel movimento, e provveda come già detto, qualora si fosse verificata successivamente la mancanza di un altro Controllo. Comunque, finché perdura la mancanza del controllo del deviatoio, l'A.G. dovrà, treno per treno, accertarsi dell'integrità del deviatoio stesso con le modalità sopra citate, salvo il caso che possa avvalersi del r.f.m. oppure degli indicatori da deviatoio permanentemente luminosi eventualmente esistenti, osservando le norme previste dal precedente comma 13.</p> <p>26. Negli impianti centralizzati, nei quali la mancanza o l'abbassamento della tensione elettrica di alimentazione provochi la perdita permanente dei controlli degli scambi l'A.G., verificandosi tale anormalità, è autorizzato, al ritorno della tensione normale, ad azionare l'apposito tasto, previo spiombamento oppure ad attivare la funzione, per riottenere i controlli</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stessi. L'A.G. dovrà servirsi di tale facoltà solo dopo essersi accertato che la perdita dei controlli sia derivata effettivamente dalla mancanza o dall'abbassamento della tensione.</p> <p>C) Anormalità e guasti in stazioni telecomandate</p> <p>27. Sulle linee telecomandate gestite da Dirigente Centrale Operativo, in caso di guasto degli impianti, si applicano le procedure contenute nelle specifiche Disposizioni ed Istruzioni.</p> <p>D) Registrazione anormalità e guasti</p> <p>28. Nei posti di servizio esiste un apposito registro mod.M. 125a (Allegato 11), per la registrazione di guasti o anormalità. Il mod. M. 125a deve essere compilato solo in caso di guasto o anomalia, in triplice copia, due delle quali dovranno essere inviate al Capo Reparto Territoriale Movimento ed al Capo Reparto Esercizio Infrastrutture il giorno successivo, mentre la terza copia deve restare nella località di servizio.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><b>Art. 24</b> <b>Disposizioni generali per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e riparazione agli impianti di sicurezza e segnalamento</b></p> <p>1. Per assicurare il regolare funzionamento di un impianto devono essere eseguite periodicamente operazioni di manutenzione da parte dell'A.M., secondo i criteri stabiliti dall'Unità centrale competente. In determinate stazioni munite di A.C., allo scopo di facilitare le operazioni di manutenzione, le</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</p>			<b>GI</b>	



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>apparecchiature ed i meccanismi costituenti l'apparato potranno essere raggruppati per zone, in modo da permettere che le operazioni stesse vengano eseguite secondo l'ordine stabilito senza arrecare eccessive soggezioni all'esercizio.</p> <p>2. Per richiedere l'intervento dell'A.M. devono essere osservate le modalità stabilite in sede locale. La chiamata dell'A.M. può essere omessa o procrastinata oltre che nei casi di cui al successivo comma 3, anche in quelli espressamente indicati nelle specifiche Istruzioni dei vari tipi di impianto e in altri casi eventualmente stabiliti dall'Unità centrale competente. In tali casi, il personale del movimento deve limitarsi a praticare, indipendentemente dal fatto che sia stato necessario effettuare lo spiombamento ed il ripiombamento di qualche ente, l'annotazione delle irregolarità sul mod. M. 125a e l'A.M. ne prenderà cognizione in occasione della prima visita nell'impianto.</p> <p>3. Le Unità periferiche interessate possono stabilire in relazione alle caratteristiche ed alle condizioni d'esercizio di ciascuna località di servizio ed emanando opportune norme di dettaglio, che tutte od alcune delle seguenti operazioni di ripristino di competenza dell'A.M., in caso di necessità, vengano eseguite anche dal personale del movimento o altro agente opportunamente istruito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sostituzione delle lampade bruciate dei segnali di avviso, protezione e partenza, dei segnali bassi, dei dischetti per deviatori e dei</li> </ul>	<p>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>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>22.1</b> I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnali indicatori da deviatoio;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sostituzione delle lampade bruciate dei banchi di manovra;</li> <li>- riarmo di interruttori a scatto, purché resi indipendenti dalle altre apparecchiature e facilmente individuabili;</li> <li>- sostituzione di fusibili;</li> </ul> <p>sostituzione o di ripristino componenti dell'interfaccia operatore A.C.C. quale ad esempio il mouse.</p> <p>4. L'A.M., che si rechi per lavori in località di servizio non presenziate permanentemente da detto personale, dovrà sempre avvisarne verbalmente il personale del Movimento delle località stesse.</p> <p>5. L'A.M. deve eseguire i lavori in modo da circoscrivere allo stretto indispensabile i meccanismi o le apparecchiature che la stazione deve tenere fuori esercizio.</p> <p>6. Le operazioni per la manutenzione e la riparazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento, sia di stazione sia di linea, si distinguono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- operazioni che possono essere contenute in limiti tali da non pregiudicare la sicurezza dell'esercizio (pulizia, lubrificazione, carica accumulatori, eventuali prove di funzionamento di deviatoi, di segnali, di fermascambi e di serrature, verifiche alle trasmissioni flessibili ed ai relativi organi di manovra, ecc.);</li> <li>- operazioni che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio (riparazioni o smontaggio di fermascambi, di</li> </ul>	<p>circolazione dei treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto;</li> <li>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</li> <li>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</li> </ul> <p><b>22.2</b> Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p><b>22.3</b> I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>serrature meccaniche ed elettriche o di loro parti, distacco di conduttori e di trasmissioni flessibili, sostituzione e regolazione di organi meccanici od elettrici, ecc.).</p> <p>Compete all'A.M. valutare se le operazioni che deve seguire rientrano nell'una o nell'altra tipologia di intervento; nei casi dubbi, il predetto A.M. deve adottare la procedura più restrittiva. L'A.M. ha la piena ed esclusiva responsabilità dei lavori che esegue, sia nei riguardi della loro perfetta riuscita, sia nei riguardi delle ripercussioni che questi potrebbero avere sul regolare funzionamento di altri meccanismi od apparecchiature dello stesso impianto.</p> <p>7. I lavori di manutenzione o riparazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento che possono pregiudicare la sicurezza dell'esercizio, devono essere eseguiti, per quanto possibile, in assenza di circolazione. Detti lavori devono essere eseguiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in regime di interruzione;</li> <li>- in regime di accordi verbali che possono essere registrati o, in presenza di appositi dispositivi, non registrati.</li> <li>- in regime di modulo M. 45 (Allegato 11).</li> </ul> <p>I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali registrati e non registrati solo nei casi espressamente stabiliti nella presente Istruzione e nell'Istruzione per l'esercizio degli Apparati centrali computerizzati (A.C.C.); L'A.M., prima di eseguire i lavori, deve prendere accordi con il D.M. interessato. Spetta poi al D.M. stesso valutare, ai fini della</p>	<p>sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p><b>22.4</b> I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>regolarità della circolazione, in quale regime è più opportuno fare eseguire i lavori.</p> <p>8. I lavori di manutenzione e riparazione eseguiti in regime di interruzione di uno o più binari di stazione o di linea, devono essere effettuati in base a norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate. Sulle linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia, se ritenuto opportuno, le predette Unità possono stabilire che il regime di interruzione del binario di sinistra di linea sia adottato anche nel caso che ciò comporti la circolazione dei treni sul binario di destra.</p> <p>9. I lavori di manutenzione o riparazione eseguiti in regime di accordi verbali registrati sono disciplinati da norme di dettaglio predisposte dalle Unità periferiche interessate sulla base dei seguenti criteri:</p> <p>a) L'A.M. prima di iniziare i lavori, deve richiedere, come se operasse in regime di modulo M. 45, verbalmente il benessere al D.M. (o A.I.). Nella richiesta deve precisare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ente o il meccanismo interessato ai lavori;</li> <li>- le altre indicazioni necessarie.</li> </ul> <p>b) Il D.M. (o A.I.), ricevuta la richiesta, deve adottare le cautele necessarie per garantire la sicurezza, come se operasse in regime di modulo M. 45 e, quindi, concedere il benessere verbalmente. Nel benessere deve specificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ora di concessione;</li> <li>- l'ente o meccanismo interessato;</li> <li>- le altre indicazioni ricevute.</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg);">       "SISTEMA DI RIFERIMENTO"        (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)     </p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) Nel caso di lavori interessanti le stazioni presenziate, dotate di apparati che consentono la formazione di itinerari in automatismo o mediante comandi leggeri, il D.M. deve disattivare tali comandi.</p> <p>d) Al termine dei lavori, l'A.M. deve dare il riattivato specificando gli enti o meccanismi interessati. Nel caso che durante i lavori vengano riattivati alcuni degli enti o dei meccanismi sotto revisione, l'A.M. può dare il riattivato parziale specificando comunque quelli che continuano a rimanere fuori servizio.</p> <p>Le Unità periferiche interessate devono inoltre prevedere l'impiego di idonei strumenti (tecnici o cartacei) che consentano al personale del movimento e all'A.M. di avere facilmente la situazione aggiornata degli enti o meccanismi interessati ai lavori.</p> <p>10. I lavori di manutenzione o riparazione eseguiti in regime di accordi verbali non registrati possono essere eseguiti quando possono essere utilizzati determinati dispositivi nei casi stabiliti dalle specifiche Istruzioni.</p> <p>11. L'A.M., prima di iniziare qualsiasi lavoro di manutenzione o riparazione, in regime di modulo M. 45 deve avvisarne per iscritto il D.M. o l'A.I. o altro personale del movimento interessato, secondo quanto espressamente previsto dalla presente o altre specifiche Istruzioni (A.G., addetto alla custodia di P.L., ecc.). Nella parte rossa del modulo deve essere indicato l'ente o il meccanismo interessato ai lavori. Nella parte gialla deve essere indicata l'eventuale parziale</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>utilizzo dell'ente indicato nella parte rossa del modulo (ad es: "segnali di avanzamento, segnali di avvio, ecc."). La parte "ANNOTAZIONI" deve essere utilizzata per fornire eventuali indicazioni quali ad esempio quelle relative al mantenimento a via impedita dei segnali.</p> <p>12. Il mod. M. 45, debitamente compilato, deve essere presentato dall'A.M. al D.M. o all'A.I.. Salvo il caso di cui al comma 20 il D.M. o l'A.I. deve segnare l'ora di ricevimento, controfirmare le due copie in segno di ricevuta e disporre perché non siano utilizzati, per la circolazione dei treni e delle manovre, i meccanismi specificati nel modulo stesso. A tale scopo deve avvisare verbalmente i deviatori e le squadre di manovra interessate. Inoltre, se il mod. M. 45 è stato consegnato ad un A.I., questi deve subito informare il D.M. con fonogramma. Il personale addetto all'esercizio degli impianti, a richiesta degli A.M., deve prestarsi, compatibilmente con le proprie mansioni per effettuare quelle operazioni che l'A.M. richiederà di volta in volta.</p> <p>13. L'A.M., quando ha ultimato i lavori e le riparazioni che hanno richiesto l'emissione del modulo M. 45, emetterà il modulo M. 45a, per dare l'avviso del funzionamento regolare di tutti i meccanismi compresi nel modulo M. 45 precedentemente emesso. Le ore indicate sul mod. M. 45 come termine presumibile dei lavori hanno valore indicativo, ma, l'A.M., qualora non sia in grado di ultimarli nel termine previsto, deve darne tempestivo avviso</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>verbale al personale del movimento. Se i lavori e le riparazioni sono stati ultimati solo per una parte dei meccanismi compresi nel mod. M. 45, l'A.M. dovrà emettere un modulo M. 45a di ripristino totale e, contemporaneamente, un modulo M. 45 comprendente i soli meccanismi che devono ancora rimanere fuori servizio.</p> <p>14. Il D.M. o l'A.I. quando riceve dall'A.M. un mod.M. 45a deve segnare l'ora di ricevimento e controfirmare le due copie. Se il mod. M. 45a è stato consegnato all'A.I., questi deve informarne il D.M. con dispaccio. Quando il mod. M. 45a è stato emesso per dispositivi e meccanismi che interessano anche altri impianti, il D.M. deve informare i posti di servizio interessati con dispaccio.</p> <p>15. I moduli M. 45 ed M. 45a devono essere compilati col metodo calcografico, in duplice copia, e firmati in calce dall'A.M. interessato. La matrice di detti moduli, controfirmata dal personale del movimento che tratterà la copia, resterà all'agente della manutenzione.</p> <p>16. Il personale della manutenzione non deve emettere, contemporaneamente, per ogni cabina o per ogni posto di manovra, più di un modulo M. 45 per volta o richiesta di accordi verbali registrati. Nei casi in cui nella stessa cabina prestino servizio più D.M., ciascuno con una distinta zona di giurisdizione, le Unità periferiche interessate possono prevedere, in relazione a specifiche esigenze d'esercizio, l'emissione contemporanea di più mod. M. 45 o più richieste di accordi verbali registrati, relativamente a ciascuna zona di giurisdizione,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– nello stesso mod. M. 45 o nella richiesta di accordi verbali registrati non devono essere indicati dall'A.M. meccanismi relativi ad altre zone di giurisdizione;</li> <li>– per lavori a meccanismi compresi in una zona di giurisdizione, non deve essere emesso più di un mod. M. 45 per volta o più richieste di accordi verbali registrati.</li> </ul> <p>Le norme di dettaglio relative ai rapporti tra D.M. o/e tra A.M. devono essere stabilite in sede locale e riportate nei R.d.s..</p> <p>17. In uno stesso modulo M. 45 o nella richiesta di accordi verbali registrati non possono essere compresi meccanismi appartenenti a cabine o posti diversi.</p> <p>18. L'A.M., quando debba eseguire lavori su apparecchiature interne del banco o di cabina, o su apparecchiature intermedie del piazzale che hanno influenza su deviatori, segnali, ecc., deve sempre specificare nel modulo M. 45 il deviatoio, il segnale interessato, ecc., e non le apparecchiature sulle quali deve eseguire i lavori. Ad esempio, nel caso di scambi manovrati a mano, l'A.M., che debba eseguire lavori su fermascambi, a chiave o elettrici, non deve indicare il numero dei fermascambi a chiave od i fermascambi elettrici, ma il deviatoio o i deviatori cui essi sono applicati.</p> <p>19. Per i lavori di manutenzione o di riparazione, interessanti una comunicazione od un gruppo di deviatori manovrati a mano, comunque collegati attraverso chiavi di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg);">       "SISTEMA DI RIFERIMENTO"        (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)     </p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fermascambi od organi di manovra, l'A.M. deve indicare, nel modulo M. 45, tutti i deviatori interessati, anche se le operazioni si effettuano su uno solo di essi (esempio, nel caso di una comunicazione con manovra elettrica, deve essere indicato 1a/1b).</p> <p>20. Nel caso in cui i meccanismi interessino anche altri impianti, perché collegati direttamente (mediante, ad esempio, circuiti di blocco, di consenso, ecc.) si deve emettere il modulo M. 45, il D.M., prima di controfirmarlo, dovrà avvisare con fonogramma registrato i posti di servizio interessati perché i meccanismi stessi non siano utilizzati. Se detto modulo M. 45 viene presentato ad un A.I., il modulo stesso potrà essere controfirmato dall'A.I. solo previa specifica autorizzazione scritta, a seguito di richiesta verbale, concessa dal D.M. dopo l'estensione dei predetti avvisi.</p> <p>21. Il modulo M. 40 MAN deve essere utilizzato per concedere il benestare per la temporanea utilizzazione dei deviatori, secondo le modalità di cui all'Allegato 11, in assenza o guasto delle apparecchiature di registrazione vocale.</p> <p>22. Le comunicazioni e gli avvisi contenuti nei moduli M. 45, M. 45a, M. 40 MAN ed M. 40, anziché consegnati a mano, possono essere trasmessi con dispaccio, tenendo presente che il numero del modulo, con l'aggiunta di due cifre saltuarie, costituisce il numero del fonogramma e che il contenuto del modulo stesso, debitamente compilato, ne costituisce il testo.</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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>23. Tutte le comunicazioni scritte che gli agenti addetti all'esercizio dell'impianto e l'A.M. devono scambiarsi fra loro e per le quali non è prescritto l'uso dei moduli M. 45, M. 45a ed M. 40 MAN, devono avvenire mediante l'uso del modulo M. 40.</p> <p>24. Ogni qualvolta l'A.M. si rechi in un posto dotato di impianti di segnalamento e di sicurezza non presenziato permanentemente da agenti della manutenzione, egli è tenuto ad esaminare il registro dei guasti modulo M. 125a, apponendo poi la propria firma, con l'indicazione dell'ora, nella colonna delle annotazioni in corrispondenza dell'ultima riga scritta, in segno di aver preso conoscenza di tutte le anomalie verificatesi dalla precedente visita in poi e registrate su detto modulo M. 125a.</p> <p>25. Nel caso di lavori in regime di accordi verbali o di modulo M. 45 non è ammessa, all'infuori dei deviatori, l'utilizzazione temporanea di altri enti (segnali, strumenti di blocco, circuiti di binario, pedali, ecc.), per i quali sia stato emesso il modulo M. 45 o richiesta di accordi verbali registrati.</p> <p>26. Nel caso particolare di lavori di riparazione eseguiti a seguito di richiesta del personale del movimento per guasto in atto e qualora sia in grado di non modificare la natura del guasto stesso, l'A.M. può eseguire i lavori stessi senza alcuna formalità. Al termine delle operazioni l'A.M. deve avvisare per iscritto il suddetto personale del movimento del regolare funzionamento dei meccanismi interessati. Nel</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso che l'avviso venga dato ad un agente diverso dal D.M. (o D.C.O.) tale agente deve avvisare per iscritto il D.M. della stazione di riferimento (o D.C.O.). Le prove funzionali di enti degli impianti di sicurezza e segnalamento devono essere effettuate in regime d'interruzione, di accordi verbali registrati o di mod. M. 45. Tali procedure non sono applicabili in caso di lavori alle apparecchiature del BECA.</p> <p>27. L'A.M., che viene informato di un guasto interessante un deviatoio, nel caso in cui dovesse rilevare che l'anormalità dipende esclusivamente da difetto di armamento (deformazione o scorrimento degli aghi, allargamento dello scartamento, ecc.), per cui egli non debba eseguire operazioni sul deviatoio dichiarato guasto, si asterrà dall'emettere il modulo M. 45 o richiesta di accordi verbali registrati, ma comunicherà subito con modulo M. 40 la natura del guasto all'agente del movimento, perché provveda per l'intervento dell'agente dei Lavori.</p> <p>28. Per i lavori sulla centralina elettrica, che comportino la mancanza di alimentazione dell'impianto, l'agente della manutenzione deve compilare il modulo M. 40, specificando le tensioni che possono venire a mancare (1), l'ora di inizio e di presumibile termine dei lavori stessi, da presentare al D.M. o A.I., che lo controfirmerà dopo aver adottato i provvedimenti previsti per i casi di mancanza accidentale delle predette tensioni. Al termine dei lavori, l'A.M. deve emettere altro modulo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>M. 40 per comunicare il regolare funzionamento della centralina di alimentazione.</p> <p>29. Per l'esecuzione dei lavori interessanti gli impianti di sicurezza e segnalamento delle località di servizio munite di A.C.C., devono essere osservate le norme specifiche previste nelle apposite Istruzioni.</p> <p>30. Per l'esecuzione dei lavori interessanti i P.L. devono essere osservate le norme previste dalle apposite Istruzioni.</p> <p>31 Per l'esecuzione di lavori interessanti gli impianti di sicurezza e segnalamento che coinvolgono personale di diverse Strutture Operative (ad esempio: sostituzione parziale o totale di apparati centrali, attivazione di nuovi regimi di circolazione, ecc.) devono essere predisposti dalle Unità territorialmente interessate verbali di accordo che disciplinano le azioni ed i rapporti tra il personale delle varie Strutture.</p>					
<p align="center"><b>Art. 25</b></p> <p align="center"><b>Modalità per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e di riparazione sulle linee a Dirigenza Locale</b></p> <p>1. Lavori di manutenzione e riparazione ai segnali (1) I lavori di manutenzione e riparazione dei segnali (1) possono essere eseguiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in regime di interruzione;</li> <li>- in regime di accordi verbali non registrati;</li> <li>- in regime di modulo M. 45.</li> </ul> <p>2. I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali non registrati nei casi stabiliti</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> <p>1.6 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</p>			<b>GI</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dall'Istruzione per l'esercizio degli A.C.C..</p> <p>3. I lavori possono essere eseguiti in regime di mod.M. 45 nei casi previsti dalla presente Istruzione.</p> <p>4. Lavori di manutenzione e riparazione ai segnali in regime d'interruzione. I lavori di manutenzione e di riparazione ai segnali in regime d'interruzione devono essere eseguiti osservando le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate. Sulle linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia, se ritenuto opportuno, le Unità periferiche possono stabilire che il regime di interruzione del binario di sinistra di linea sia adottato anche nel caso che ciò comporti la circolazione dei treni sul binario di destra.</p> <p>5. Lavori ai segnali in regime di modulo M. 45 sulle linee esercitate con Blocco conta-assi (B.ca), Blocco elettrico manuale (BEM), Blocco Telefonico o a Dirigenza Unica.</p> <p>I lavori di manutenzione e di riparazione ai segnali (avviso, protezione, partenza, P.B.I.) devono essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita (2), con il segnale di avanzamento o/e di avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spenti. Qualora non fosse possibile mantenere i segnali interessati a via impedita, i lavori devono essere eseguiti con l'adozione delle seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di giorno, mantenendo i segnali interessati spenti con segnali di avanzamento e/o avvio</li> </ul>	<p>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>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>22.1</b> I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:</p> <p>a) occupazione con attrezzature, mezzi</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>utilizzabile/i o non utilizzabile/i e con le eventuali lettere luminose spente (3). Con il SSC l'informazione di via impedita del P.L. relativo ad un segnale mantenuto spento, non garantita dal sistema, deve essere assicurata dall'A.M.; in caso di impossibilità i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di notte, in regime di interruzione.</li> </ul> <p>Qualora i lavori interessino i segnali di avanzamento e/o avvio e/o le lettere luminose deve esserne garantita la non indebita accensione; diversamente i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione. Analoga procedura deve essere attuata nel caso di lavori ai segnali di protezione propria P.L. (art. 53.1a – 1b R.S. e art. 53 bis R.S.), tenendo presente che, nel caso di segnali di cui all'art. 53 bis R.S., i lavori possono essere eseguiti in regime di interruzione e in regime di modulo M. 45 mantenendo i segnali spenti solo di giorno. Inoltre l'A.M., in ogni caso, deve sempre specificare nel modulo M. 45 la progressiva di tutti i P.L. protetti dal segnale interessato ai lavori. L'A.M. dovrà sempre specificare, nella colonna "ANNOTAZIONI" del mod. M. 45, che i lavori non interessano il SCMT/SSC e che, a seconda dei casi, vengono eseguiti mantenendo i segnali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a via impedita con segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/ i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente;</li> <li>• spenti, con segnale di avanzamento e/o</li> </ul>	<p>o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto;</p> <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p><b>22.2</b> Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p><b>22.3</b> I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2,</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose spente.</p> <p>Nel caso di lavori ai segnali di protezione (o al segnale di protezione esterno in presenza di segnalamento plurimo), di avviso o di P.B.I., non mantenuti a via impedita, deve essere messo fuori servizio anche il blocco elettrico fra le due stazioni limitrofe, anche se una o entrambe sono impresenziate o disabilitate con le modalità previste dalle singole istruzioni; si fa eccezione per le linee con blocco elettrico manuale nel qual caso i lavori devono essere delimitati da due stazioni abilitate.</p> <p>Il blocco elettrico deve essere messo fuori servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sulle linee esercitate con B.ca a cura dell'A.M.;</li> <li>- sulle linee con BEM di iniziativa da parte del personale del movimento. Resta inteso che tale provvedimento non occorre nel caso di lavori ai segnali di protezione interni.</li> </ul> <p>6. Lavori ai segnali in regime di modulo M. 45 sulle linee esercitate con Blocco elettrico automatico a correnti codificate (BACC)</p> <p>I lavori di manutenzione e di riparazione ai segnali (avviso, protezione, partenza) devono essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita con segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente.</p> <p>Qualora non fosse possibile mantenere i segnali interessati a via impedita devono essere adottate le seguenti procedure:</p>	<p>non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p><b>22.4</b> I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Segnali di protezione interni o di partenza</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di giorno, i lavori devono essere eseguiti mantenendoli spenti, con segnale di avanzamento e/o di avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e con eventuali lettere luminose spente.</li> </ul> <p>Con il SSC l'informazione di via impedita del P.I. relativo ad un segnale mantenuto spento, non garantita dal sistema, deve essere assicurata dall'A.M.; in caso di impossibilità i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di notte, in regime di interruzione.</li> </ul> <p>Segnali di protezione esterni o unici I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.</p> <p><i>Segnali di avviso</i> I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte. <i>Segnali di P.B.A.</i> I lavori ai segnali di P.B.A. che proteggono P.L. o punti singolari della linea (raccordi in linea, zone soggette a caduta massi) o che svolgono la funzione di segnali di avviso dei predetti segnali o del segnale di protezione di un PdS devono essere eseguiti, sia di giorno che di notte, mantenendo i segnali interessati a via impedita; qualora ciò non fosse possibile i lavori devono essere eseguiti in regime d'interruzione. I lavori ai segnali di P.B.A. che non svolgono le funzioni suddette possono essere effettuati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mantenendoli a via impedita;</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>• senza l'adozione di alcun vincolo circa l'aspetto da far mantenere al segnale; in tal caso deve essere messo fuori servizio il blocco elettrico fra le due stazioni limitrofe, anche se una o entrambe sono impresenziate o disabilitate.</p> <p>Qualora i lavori interessino i segnali di avanzamento e/o avvio e/o le lettere luminose deve esserne garantita la non indebita accensione; diversamente i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.</p> <p>L'AM dovrà sempre specificare, nella colonna "ANNOTAZIONI" del mod. M. 45, che i lavori non interessano il SCMT/SSC e che, a seconda dei casi, vengono eseguiti mantenendo i segnali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a via impedita con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente;</li> <li>• spenti, con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio e utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose spente.</li> </ul> <p>Nel caso di lavori ai P.B.A. senza l'adozione di alcun vincolo circa l'aspetto da far mantenere al segnale l'A.M. dovrà specificare oltre al numero del P.B.A. anche la sezione di BA interessata.</p> <p>7. Lavori ai segnali in regime di modulo M. 45 sulle linee esercitate con Blocco elettrico automatico a correnti fisse (BAcf) I lavori di manutenzione e di riparazione ai segnali (avviso, protezione, partenza o P.B.A.)</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>devono essere eseguiti mantenendo i segnali stessi a via impedita con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente.</p> <p>Qualora non fosse possibile mantenere i segnali interessati a via impedita devono essere adottate le seguenti procedure:</p> <p><i>Segnali di protezione interni o di partenza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di giorno, i lavori devono essere eseguiti mantenendoli spenti, con segnale di avanzamento e/o di avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e con eventuali lettere luminose spente.</li> </ul> <p>Con il SSC l'informazione di via impedita del P.I. relativo ad un segnale mantenuto spento, non garantita dal sistema, deve essere assicurata dall'A.M.; in caso di impossibilità i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di notte, in regime di interruzione.</li> </ul> <p><i>Segnali di protezione esterni o unici</i></p> <p>I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.</p> <p><i>Segnali di avviso</i></p> <p>I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.</p> <p><i>Segnali di P.B.A.</i></p> <p>I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione sia di giorno che di notte.</p> <p>Qualora i lavori interessino i segnali di avanzamento e/o avvio e/o le lettere luminose deve esserne garantita la non indebita accensione; diversamente i lavori devono</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere eseguiti in regime di interruzione. L'A.M. dovrà sempre specificare, nella colonna "ANNOTAZIONI" del mod. M. 45, che i lavori non interessano il SCMT/SSC e che, a seconda dei casi, vengono eseguiti mantenendo i segnali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a via impedita con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti o spente;</li> <li>• spenti, con l'eventuale segnale di avanzamento e/o avvio e utilizzabile/i o non utilizzabile/i e le eventuali lettere luminose spente.</li> </ul> <p>8. Lavori al blocco elettrico conta assi e al blocco elettrico manuale in regime di mod. M. 45</p> <p>I lavori alle apparecchiature del blocco elettrico devono essere sempre delimitati da due stazioni limitrofe, anche se una o entrambe sono impresenziate o disabilitate; si fa eccezione per le linee con blocco elettrico manuale nel qual caso i lavori devono essere delimitati da due stazioni limitrofe abilitate. Essi devono essere eseguiti mantenendo i segnali, per i quali non può essere assicurato il regolare funzionamento, a via impedita oppure spenti e, in ogni caso, con le eventuali lettere luminose spente. Qualora ciò non fosse possibile i lavori devono essere eseguiti in regime d'interruzione. Con il SSC l'informazione di via impedita del P.I. relativo ad un segnale mantenuto spento, non garantita dal sistema, deve essere assicurata dall'A.M.; in caso di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impossibilità i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione. Sulle linee a doppio binario, il modulo M. 45 deve essere consegnato o trasmesso alla stazione che invia i treni nel senso legale o di sinistra sul binario interessato ai lavori anche se tale stazione è disabilitata. Sulle linee telecomandate, per l'esecuzione dei lavori deve essere interessato sempre il D.C.O..</p> <p>L'A.M. deve specificare nella colonna "ANNOTAZIONI" del modulo M. 45 che i lavori non interessano il SCMT/SSC ed i segnali interessati ai lavori mantenuti a via impedita o spenti. Nel caso che nella tratta esistano P.L. protetti con segnali propri (art. 53/1a - 1b R.S.) deve essere garantito che detti segnali siano mantenuti a via impedita. Non potendo garantire la via impedita o lo spegnimento dei segnali, i lavori devono essere eseguiti in regime d'interruzione.</p> <p>9. Lavori al blocco elettrico, BAcc e BAcf in regime di mod. M. 45</p> <p>I lavori alle apparecchiature del blocco elettrico devono essere sempre delimitati da due stazioni limitrofe, anche se una o entrambe sono impresenziate o disabilitate. Essi devono essere eseguiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sulle linee BAcc, in regime di M. 45, mantenendo a via impedita, sia di giorno che di notte, i segnali di P.B.A. che proteggono P.L. o punti singolari della linea (raccordi in linea, zone soggette a caduta massi) o che svolgono la funzione di segnali di avviso dei predetti segnali o del segnale di protezione di un P.d.S.;</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per i P.B.A. che non svolgono tale funzione il mantenimento a via impedita non è necessario. Qualora ciò non fosse possibile i lavori devono essere eseguiti in regime d'interruzione.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sulle linee con BAcf in regime di interruzione.</li> </ul> <p>Sulle linee a doppio binario, il modulo M. 45 deve essere consegnato o trasmesso alla stazione che invia i treni nel senso legale o di sinistra sul binario interessato ai lavori anche se tale stazione è disabilitata. Sulle linee telecomandate, per l'esecuzione dei lavori deve essere interessato sempre il D.C.O..</p> <p>Nel caso di lavori al BAcc l'A.M. deve specificare nella colonna "ANNOTAZIONI" del modulo M. 45 i P.B.A. che proteggono P.L. o punti singolari della linea (raccordi in linea, zone soggette a caduta massi) o che svolgono la funzione di segnali di avviso dei predetti segnali o del segnale di protezione di un P.d.S. mantenuti a via impedita se interessati da lavori.</p> <p>10. Lavori di manutenzione o riparazione interessanti contemporaneamente le apparecchiature del SCMT/SSC ed enti che hanno influenza su tali sistemi.</p> <p>Quando i lavori di manutenzione o di riparazione ai segnali vengono eseguiti in regime di mod. M. 45 mantenendoli, nei casi previsti, spenti e le apparecchiature SCMT e/o SSC non garantiscono, tramite i relativi P.I., l'informazione di via impedita, i lavori stessi devono essere eseguiti in regime di interruzione. Qualora sullo stesso segnale</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>insistano ambedue i sistemi di protezione, l'informazione di via impedita dei relativi P.I. deve essere garantita da entrambi i sistemi.</p> <p>11. Lavori di manutenzione o riparazione interessanti le sole apparecchiature del SCMT e del SSC</p> <p>I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature SCMT/SSC devono essere eseguiti in regime di interruzione. Qualora ciò non fosse conveniente ai fini della regolarità della circolazione, i lavori devono essere eseguiti con le modalità di seguito specificate.</p> <p><i>a) Lavori ai P.I. di segnale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'A.M. deve dare avviso con modulo M. 40 o con dispaccio al D.M. (o D.C.O.), specificando il/i segnale/i interessato/i (SCMT/SSC da escludere in corrispondenza del segnale di protezione di..... di partenza di.... di PBI n°□... di PBA n°□..., ecc.) nonché l'ora di inizio e presumibile fine dei lavori.</li> <li>• Sulle linee a dirigenza locale il D.M., prima di autorizzare l'inizio dei lavori, deve avvisare la località limitrofa abilitata al tratto interessato dai lavori. Ai treni interessati deve essere praticata, dalla località limitrofa abilitata, la seguente prescrizione: "Escludete SCMT/SSC in corrispondenza segnale di protezione di .... di partenza di .... di PBI n°□.... di PBA n°....ecc.)". Sulle linee esercitate in telecomando tale prescrizione verrà praticata dal D.C.O. nel P.d.S. limitrofo telecomandato.</li> </ul> <p>Nel caso di lavori ai P.I. di segnali, il blocco elettrico ed i segnali stessi sono regolarmente utilizzabili.</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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>b) Lavori ai P.I. non di segnale</i></p> <p>Qualora le attività di manutenzione e riparazione ai P.I. abbiano una influenza sulla protezione della marcia del treno, queste devono essere eseguite in regime di interruzione. In casi diversi possono essere eseguite in regime di accordi verbali. La puntuale individuazione della suddetta tipologia di attività è descritta in un documento specifico ad uso del personale della manutenzione.</p> <p>12. Lavori straordinari al segnalamento e/o al SCMT/SSC</p> <p>Il sistema SCMT/SSC può essere escluso per una intera tratta tra due posti di servizio o all'interno di un posto di servizio solo nel caso di lavori di elevata complessità debitamente programmati, tali da non rendere utilizzabili gli strumenti tecnico/normativi finora descritti (lavori che pregiudichino contemporaneamente il regolare funzionamento del SCMT/SSC, di più segnali e/o il blocco elettrico, vanificando quindi la possibilità di garantire le condizioni di segnali e ai P.I. finora descritte). L'A.M. deve dare avviso con modulo M. 40 o con dispaccio al D.M. (o D.C.O.) specificando il tratto interessato "SCMT/SSC da escludere (4) da..... a.....".</p> <p>Sulle linee a dirigenza locale il D.M. deve avvisare subito la località limitrofa abilitata al tratto interessato all'intervento. Ai treni dovrà essere praticata dalla stazione limitrofa abilitata la seguente prescrizione: " Escludete SCMT/SSC da.... a.... ".</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Sulle linee esercitate in C.T.C. tale prescrizione verrà praticata dal D.C.O. nel P.d.S. limitrofo telecomandato.</p> <p>13. Norme particolari per i lavori ai segnali o al blocco su linee non attrezzate con SCMT e/o SSC</p> <p>Sulle linee non attrezzate con SCMT e/o SSC i lavori di manutenzione e riparazione ai segnali (avviso, protezione, partenza, P.B.I., P.B.A., protezione propria P.L. con o senza barriere, ecc.) in regime di modulo M. 45 devono essere eseguiti mantenendo i segnali interessati a via impedita, con il segnale di avanzamento o/e di avvio utilizzabile/i ed il blocco elettrico e le eventuali lettere luminose regolarmente funzionanti. Qualora non fosse possibile mantenere i segnali interessati a via impedita, i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione. Il medesimo criterio deve essere utilizzato anche nella eventualità di segnale non attrezzato, anche se in modo temporaneo, all'interno di una linea attrezzata. I lavori al blocco elettrico in regime di modulo M. 45 devono essere eseguiti mantenendo i segnali interessati ai lavori a via impedita. Non sussistendo tale condizione i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.</p> <p>14. Sostituzione lampade ai segnali</p> <p>La sostituzione periodica delle lampade dei segnali luminosi può essere effettuata, anche non ricorrendo la circostanza di cui ai commi 5 e 7 dell'art. 24, purché si abbia cura di effettuare il ricambio in periodo di circolazione non intensa e subito dopo il passaggio di un</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno.</p> <p>15. Lavori di manutenzione e riparazione ai segnali bassi e ai segnali alti di manovra Durante la manutenzione o la riparazione di un segnale basso di manovra, l'A.M. terrà esposto il segnale rosso, indicato al successivo comma 35, sull'asse del binario cui il segnale basso di manovra si riferisce, e lo rimuoverà solamente in seguito ad avviso dato dal D.M. o dall'A.I., per il passaggio di un treno o di una manovra sul binario predetto. Il D.M. o l'A.I., prima di disporre per il passaggio di un treno o di una manovra sul binario cui si riferisce il segnale basso di manovra, mentre questo è sotto revisione o riparazione, dovrà attendere che l'A.M. abbia rimosso dal binario il segnale suddetto.</p> <p>16. I lavori di manutenzione o di riparazione di un segnale alto di manovra devono essere eseguiti, per quanto possibile, mantenendo il segnale a via impedita. Qualora i lavori possano essere eseguiti mantenendo il segnale alto a via impedita, deve essere praticata specifica annotazione nella colonna "ANNOTAZIONI" del modulo M. 45 ed i movimenti di manovra, interessanti il segnale stesso devono essere effettuati utilizzando i soli istradamenti comandati dai segnali bassi. Mancando la predetta dichiarazione o annotazione devono essere osservate le procedure di cui al precedente comma 15 ed il D.M. o l'A.I., prima di predisporre gli istradamenti interessati, deve informare il personale addetto alla manovra di non tener</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>conto delle indicazioni fornite dal segnale alto soggetto ai lavori.</p> <p>17. Lavori di manutenzione o riparazione ai deviatori I lavori di manutenzione o riparazione ai deviatori possono essere eseguiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in regime di interruzione;</li> <li>- in regime di accordi verbali (registrati e non registrati); - in regime di modulo M. 45.</li> </ul> <p>I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali registrati nei casi stabiliti dalla presente Istruzione.</p> <p>I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali non registrati nei casi stabiliti dall'Istruzione per l'esercizio degli A.C.C..</p> <p>Per i lavori interessanti i deviatori in regime di M. 45 o in regime di accordi verbali registrati e non registrati l'A.M., dopo aver ricevuto il benestare, deve tener esposto il segnale rosso, indicato al successivo comma 35.</p> <p>18. Per l'esecuzione dei lavori in regime di interruzione devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate.</p> <p>19. Per i lavori interessanti i deviatori in regime di accordi verbali registrati l'A.M., dopo aver ricevuto il benestare, deve far perdere il controllo del deviatoio mediante l'azionamento dell'apposita maniglia per i fermadeviatoi elettrici oppure manualmente in tutti gli altri casi. Nel caso ciò non fosse possibile, l'A.M. deve avvisare immediatamente il D.M. (o A.I.) ed i lavori possono essere eseguiti solo in regime di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interruzione o di modulo M. 45. Tali regimi devono essere sempre adottati per l'esecuzione dei lavori che per la loro particolarità non consentono la perdita del controllo. Durante i lavori, in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio, devono essere adottate le procedure di cui ai successivi commi 26, 27, 28, 29 e 30. Il regime di accordi verbali registrati non è ammesso nel caso di lavori per sostituzione o toltà d'opera di un fermascambio a chiave di cui ai successivi commi 31, 32, 33 e 34.</p> <p>20. Per i lavori interessanti i deviatoi in regime di modulo M. 45 l'A.M., dopo la controfirma del modulo deve, quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, far perdere il controllo del deviatoio mediante l'azionamento dell'apposita maniglia per i fermadeviato elettrici oppure manualmente in tutti gli altri casi. Quando i lavori per la loro particolarità non consentono la perdita del controllo devono avvenire preferibilmente in regime di interruzione. Nel caso tali lavori debbano essere eseguiti in regime di modulo M. 45, l'A.M. deve applicare il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. di immobilizzazione e deve indicare nella colonna "ANNOTAZIONI" che non verrà tolto il controllo elettrico del deviatoio e che è stato applicato il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. di immobilizzazione. Durante i lavori, in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio, devono essere osservate le procedure di cui ai successivi commi 26, 27, 28,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>29 e 30.</p> <p>21. Il D.M. o l'A.I. nel caso di lavori eseguiti in accordi verbali registrati o in regime di modulo M. 45, per la temporanea utilizzazione di un deviatoio sotto revisione deve ottenere il benestare dall'A.M. salvo i casi di cui ai successivi commi 22, 23 e 27.</p> <p>22. La richiesta per la temporanea utilizzazione di un deviatoio sotto revisione può essere omessa qualora il D.M. si avvalga: della funzione TcI o Es, nel caso di deviatoio richiesto come laterale oppure della funzione Es, nel caso di deviatoio compreso in zona di uscita (art. 12 comma 9 e 10).</p> <p>23. La richiesta per la temporanea utilizzazione di un deviatoio sotto revisione o riparazione può essere omessa, quando si tratta di utilizzare un deviatoio per un movimento di manovra. In tal caso, l'agente addetto all'esercizio dell'impianto, prima di aprire il segnale fisso di manovra (alto o basso) o di dare il benestare per il passaggio di una manovra, dovrà chiedere verbalmente al personale della manutenzione il benestare per il movimento e la rimozione dell'eventuale segnale rosso, senza di che il deviatoio non dovrà essere impegnato dalla manovra. L'A.M. darà il benestare e rimuoverà il segnale rosso, solo se il deviatoio è in posizione ed in condizioni tali da garantire il passaggio della manovra, provvedendo all'applicazione del fermascambio a morsa o dispositivo di bloccaggio, se ritenuto necessario, ed inoltre, dovrà astenersi dal compiere qualsiasi</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>operazione che possa modificare la posizione e menomare l'integrità e l'efficienza del deviatoio interessato nonché del fermascambio a morsa eventualmente applicato oppure del dispositivo di bloccaggio eventualmente utilizzato, fino a dopo il passaggio della manovra.</p> <p>24. La richiesta di temporanea utilizzazione di un deviatoio deve essere fatta all'A.M. dal D.M. (o A.I.) in forma verbale, utilizzando gli appositi supporti cartacei di cui all'art. 24 comma 9.</p> <p>Nella richiesta di temporanea utilizzazione deve essere indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ora, il numero del treno, la provenienza e destinazione, il binario interessato al movimento;</li> <li>- il numero di ciascun deviatoio da utilizzare precisando se trattasi di deviatoio percorso, richiesto come laterale oppure compreso in zona di uscita;</li> <li>- la posizione, normale o rovescia, in cui deve trovarsi ciascun deviatoio nei riguardi del movimento da effettuare, precisando sempre l'istradamento corrispondente a tale posizione "per la sinistra" o "per la destra".</li> </ul> <p>La richiesta di benessere deve essere fatta per ogni movimento di treno (arrivo o partenza) ed in tale limite deve intendersi circoscritta la validità del benessere stesso.</p> <p>Nel caso di temporanea utilizzazione di una comunicazione, deve essere indicato il solo deviatoio effettivamente percorso o ricadente nella zona di uscita (es. 1a). In tale evenienza,</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'A.M. può dichiarare il controllo elettrico efficiente solo quando è valido per entrambi i deviatori della comunicazione; il D.M. deve pertanto considerare realizzate la o le indipendenze normalmente garantite solo nel caso che l'A.M., nel concedere il benessere, abbia dichiarato efficiente il controllo elettrico e/o la fermascambiatrice meccanica e la tiranteria siano efficienti. Nel caso che i deviatori debbano essere entrambi percorsi, oppure la comunicazione sia richiesta interamente come laterale, devono invece essere sempre indicati entrambi i deviatori della comunicazione (es. 1a/1b). Qualora un deviatoio sia interessato da due movimenti successivi di uno stesso treno (es: compreso in zona di uscita per il primo e percorso per il secondo), può essere richiesto un unico benessere per entrambi i movimenti. Per i deviatori interessati da entrambi i movimenti la concessione di un unico benessere è ammessa a condizione che il deviatoio debba essere utilizzato nella medesima posizione e sia in zona di uscita per il primo e percorso per il secondo. Nel caso che il controllo del deviatoio non sia utilizzabile l'A.M. deve evitare che tale controllo pervenga nel posto di manovra segnale. Per l'utilizzazione di un deviatoio sotto revisione il D.M. potrà avvalersi, all'occorrenza e previa intese, dell'A.M. che dovrà provvedere a tutte le incombenze affidate nella circostanza al deviatore.</p> <p>25. In tutti i casi in cui il benessere è stato richiesto dall'A.I., tale agente deve informare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con dispaccio il D.M. del benessere ricevuto perché questi possa adottare i provvedimenti di competenza.</p> <p>26. La concessione del benessere per la temporanea utilizzazione di un deviatoio deve essere data dall'A.M.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in forma verbale utilizzando gli appositi supporti cartacei di cui all'art. 24 comma 9 ed alle condizioni di cui ai successivi commi 28, 29 e 30 qualora esistano e siano regolarmente funzionanti i registratori vocali;</li> <li>• per iscritto, con emissione di mod. M. 40 MAN da parte dell'A.M., in assenza o guasto dei registratori vocali. Prima di concedere il benessere l'A.M., se non ha la certezza che il controllo elettrico del deviatoio sotto revisione sia regolare deve, anche nel caso di impiego del dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. di immobilizzazione, impedire che il controllo elettrico pervenga nel posto di manovra. Subito dopo la concessione del benessere l'A.M. deve: <ul style="list-style-type: none"> <li>– rimuovere il segnale rosso esposto, salvo il caso di deviatoio laterale o in zona d'uscita;</li> <li>– astenersi dal compiere qualsiasi operazione che possa modificare la posizione e menomare l'integrità e l'efficienza dei deviatoli interessati, nonché dei fermascambi a morsa eventualmente applicati oppure del dispositivo di bloccaggio eventualmente utilizzato, fino a dopo il passaggio del treno.</li> </ul> </li> </ul> <p>Subito dopo il passaggio del treno per il quale ha concesso il benessere, l'A.M. deve far</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>perdere il controllo dei deviatori interessati.</p> <p>27. Quando il o i deviatori per i quali l'A.M. ha richiesto l'autorizzazione ad eseguire i lavori siano richiesti come laterali o compresi in zona di uscita, il D.M. o l'A.I. che possa</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- far ricorso agli appositi tasti (tasto Tci o Es di cui all'art. 12 comma 9 e 10), non deve richiedere alcun benestare all'A.M., ad eccezione delle comunicazioni non sdoppiate comprendenti un'intersezione.</li> <li>- Nel caso di utilizzazione di tali tasti, per i deviatori richiesti come laterali, il D.M. o l'A.I., prima di disporre per l'arrivo o la partenza di ciascun treno deve accertare che siano impedito o sospese le manovre che potrebbero interessare l'itinerario; il movimento del treno può avvenire coi segnali disposti a via libera.</li> <li>- Nel caso di utilizzazione del tasto Es, per i deviatori compresi in zona di uscita, il D.M. o A.I. deve disporre per il movimento del treno con segnale disposto a via impedita tenendo presente che può essere utilizzato, se possibile il segnale di avanzamento. Quando per i deviatori richiesti come laterali o compresi in zona di uscita non esistano o non si possano utilizzare i</li> <li>- predetti tasti il D.M. (o A.I.) deve richiedere ed ottenere il benestare dall'A.M..</li> </ul> <p>La medesima procedura deve essere adottata quando i lavori vengono eseguiti in regimi di accordi verbali registrati.</p> <p>28. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio con manovra elettrica l'A.M., se è in</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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato.</p> <p>a) Quando ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare, deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel caso che i lavori siano eseguiti facendo perdere il controllo del deviatoio, invitare il D.M. (o A.I.) a riottenere il controllo mediante il tasto "TcD". Il D.M. (o A.I.), eseguita l'operazione, accertata l'esistenza del controllo deve informare verbalmente l'A.M. circa l'esito dell'operazione.</li> <li>- nel caso particolare che i lavori siano eseguiti senza far perdere il controllo del deviatoio, rimuovere il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. e chiedere al D.M. conferma verbale dell'esistenza del controllo elettrico.</li> </ul> <p>Nel caso che il controllo sia regolarmente pervenuto, l'A.M. deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ... da .... a ... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n°..... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica efficienti. Controllo elettrico efficiente".</p> <p>b) Quando non esista la regolarità del controllo ma possa essere accertata l'avvenuta fermascambiatrice meccanica, l'A.M. deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio</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 ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>n□... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatore meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente".</p> <p>c)Quando non esista la regolarità del controllo e non possa essere accertata la fermascambiatore meccanica, l'A.M. deve concedere il benestare utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ..... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n□... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatore meccanica inefficienti. Controllo elettrico non efficiente" (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite").</p> <p>Nei casi a), b) e c) il benestare deve essere dato con comunicazione registrata (dispaccio o comunicazione verbale registrata).</p> <p>Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, anche nel caso di cui al punto c), il fermascambio a morsa non deve essere applicato oppure l'eventuale dispositivo di bloccaggio non deve essere utilizzato.</p> <p>Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benestare dall'A.M., per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel caso a) provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via libera.</li> <li>• Nel caso b) provvederà per il movimento del</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno con i segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel caso c) provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI. Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure e dei compiti che devono essere eseguiti dal personale del movimento, nell'Allegato 12 (scheda C) sono riportati gli schemi operativi relativi alle situazioni più comuni di esercizio.</li> </ul> <p>29. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio manovrato a mano con fermascambio elettrico, l'A.M. se è in grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato.</p> <p>a) Quando ha la certezza che il fermascambio sia efficiente, che la tiranteria sia integra ed il controllo elettrico sia regolare, l'A.M. deve predisporre il deviatoio nella posizione richiesta, bloccarlo con l'apposita maniglia, rimuovere, se applicato, il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. e, quindi, concedere il benessere utilizzando la seguente formula:</p> <p>“Nulla osta per movimento treno .... da .... a .... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n°□□..... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico efficiente".</p> <p>b) Quando non esista la certezza della regolarità del controllo elettrico ma la tiranteria sia efficiente, l'A.M. non deve bloccare il deviatoio con l'apposita maniglia e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula:</p> <p>"Nulla osta per movimento treno .... da .... a ..... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria efficiente e fermascambio non efficiente. Controllo elettrico non efficiente" (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Provvederò presenziamento" (solo se impegnato di punta) o, in alternativa, "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite").</p> <p>c) Quando la tiranteria non è efficiente, l'A.M. non deve bloccare il deviatoio con l'apposita maniglia e deve concedere il benessere con la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno .... da ... a .... con segnali disposti a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica inefficienti. Controllo elettrico non efficiente" (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite").</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nei casi a), b) e c) il benessere deve essere dato con comunicazione registrata (dispaccio o comunicazione verbale registrata).</p> <p>Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il presenziamento o l'applicazione del fermascambio a morsa oppure l'utilizzo del dispositivo di bloccaggio non è mai necessario.</p> <p>Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benessere dall'A.M., per il movimento del treno adoterà le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel caso a) provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via libera.</li> <li>• Nel caso b) provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.</li> <li>• Nel caso c) provvederà per il movimento del treno con i segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.</li> </ul> <p>Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure e dei compiti che devono essere eseguiti dal personale del movimento, nell'Allegato 12 (scheda C) sono riportati gli schemi operativi relativi alle situazioni più comuni di esercizio. 30. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio manovrato a mano con fermadeviatoio a chiave, l'A.M. se è in grado di concedere il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>benestare deve procedere come di seguito specificato.</p> <p>a) Quando ha la certezza che la tiranteria sia integra ed il fermadeviatoio a chiave sia efficiente ed il controllo elettrico, ove esista, sia regolare l'A.M. deve rimuovere, se applicato, il dispositivo portatile di occupazione del c.d.b. e, quindi, concedere il benestare utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno .... da .... a ..... con segnali disposti a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n°.... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico (ove esista) efficiente" e consegnare la chiave al D.M. (o A.I.).</p> <p>b) Quando non sia regolare l'eventuale controllo, ma la tirante sia integra e risulti possibile utilizzare il fermadeviatoio</p> <p>l'A.M. deve impedire che il controllo elettrico pervenga nel posto di manovra e concedere il benestare utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico (ove esista) non efficiente" e consegnare la chiave al D.M. (o A.I.).</p> <p>c) Quando non sia possibile utilizzare il fermadeviatoio a chiave ma sia efficiente la tiranteria, l'A.M. deve concedere il benestare utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno... da .... a.....</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria efficiente e fermascambio non efficiente. Controllo elettrico (ove esista) non efficiente".  (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Provvederò presenziamento" (solo se impegnato di punta) o, in alternativa: "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite").</p> <p>d) Quando la tiranteria non è efficiente, l'A.M. deve concedere il benestare con la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ... da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio inefficienti. Controllo elettrico (ove esista) non efficiente".  (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite").</p> <p>Nei casi a), b) c) e d) il benestare deve essere dato con comunicazione registrata (dispaccio o comunicazione verbale registrata).</p> <p>Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il fermascambio a morsa od il presenziamento oppure l'utilizzo del dispositivo di bloccaggio non è mai necessario.</p> <p>Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benestare dall'A.M., per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel caso a), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via libera.</li> <li>• Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio richiesto come laterale il movimento del treno può avvenire con segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.</li> <li>• Nel caso c) e d), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI. Ai fini di una più immediata individuazione delle procedure e dei compiti che devono essere eseguiti dal personale del movimento, nell'Allegato 12 (schede E - F) sono riportati gli schemi operativi relativi alle situazioni più comuni di esercizio.</li> </ul> <p>31. Nel caso in cui il fermascambio a chiave abbia guasti tali da non poter essere riparati sul posto l'A.M., dopo aver chiesto ed ottenuto il benestare per l'esecuzione dei lavori in regime di modulo M. 45, deve togliere d'opera il fermascambio stesso ed inviarlo, con la relativa chiave in uso, all'unità competente per la riparazione.</p> <p>32. Il fermascambio tolto d'opera deve essere sostituito con altro fermascambio della stessa marca o, nell'eventualità in cui questo non fosse disponibile, con fermascambio di marca diversa da quella di tutti gli altri</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fermascambi o serrature in opera nella stessa località di servizio.</p> <p>In quest'ultimo caso, la chiave normale del nuovo fermascambio dovrà essere collegata dall'A.M. in maniera stabile, a mezzo di un apposito dispositivo, a quella di scorta del fermascambio preesistente, in modo che il possesso di quest'ultima chiave, sia se occorre per realizzare un collegamento di sicurezza, sia se richiesta semplicemente dal prospetto ritiro chiavi, garantisca in maniera assoluta l'assicurazione del deviatoio nella posizione voluta. Il dispositivo che unisce in modo stabile le due chiavi deve essere, dallo stesso A.M., piombato con piombo senza aletta, onde garantire l'integrità del collegamento. Inoltre, la chiave di scorta del nuovo fermascambio deve essere piombata nell'apposita rastrelliera del posto di servizio, al posto di quella di scorta del fermascambio tolto d'opera.</p> <p>33. Ultimata la sostituzione del fermascambio guasto e dopo aver compiuto, nel caso che sia stato usato un ferma deviatoio di marca diversa da quella del fermadeviatoio tolto d'opera, le altre operazioni di cui al comma precedente, l'A.M. emetterà il mod. M. 45a completandolo, quando necessario, con apposita annotazione (5), da riportarsi nella colonna delle "ANNOTAZIONI".</p> <p>34. Nel caso in cui la sostituzione del fermadeviatoio guasto non possa essere effettuata prontamente, l'A.M., dopo aver ultimato lo smontaggio del fermascambio</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>guasto, dovrà emettere il modulo M. 40, per comunicare al D.M. o all'A.I. che il deviatore è privo di fermascambio, e, contemporaneamente, il mod. M. 45a per il ripristino del deviatore stesso, indicando (6), nella colonna "ANNOTAZIONI" di quest'ultimo, il numero del mod. M. 40 relativo alla mancanza del fermascambio. Per il montaggio del nuovo fermascambio, l'agente della manutenzione deve emettere altro modulo M. 45 e, a lavoro ultimato, il relativo M. 45a. Su quest'ultimo modulo dovrà indicarsi, nella colonna "ANNOTAZIONI", che il mod. M. 40 relativo alla mancanza del fermascambio resta annullato (7). Nel caso in cui il nuovo fermascambio sia di marca diversa dal fermascambio tolto d'opera, si dovrà usare la formula di cui alla nota (5), completata con le parole "Annulla modulo M. 40 n°....".</p> <p>35. Durante l'esecuzione di lavori riguardanti deviatori o segnali fissi (alti o bassi) di manovra, in regime di accordi verbali (registrati o non registrati) o di mod. M. 45, l'A.M. che opera sugli stessi, deve tenere esposto, in corrispondenza di questi ultimi, di giorno, una bandiera o una vela rossa, di notte l'apposito fanale a doppia luce rossa. I predetti segnali a mano non devono essere esposti quando i lavori interessano un segnale alto di manovra e vengono eseguiti mantenendo il segnale alto a via impedita, secondo quanto stabilito nel precedente comma 16.</p> <p>36. Lavori di manutenzione e riparazione ai c.d.b.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>I lavori di manutenzione o riparazione di un circuito di binario (c.d.b.) possono essere eseguiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in regime di interruzione;</li> <li>- in regime di accordi verbali non registrati;</li> <li>- in regime di modulo M. 45.</li> </ul> <p>Per l'esecuzione dei lavori in regime di interruzione devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate. I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali non registrati nei casi stabiliti dall'Istruzione per l'esercizio degli A.C.C. Durante la revisione o la riparazione di un circuito di binario, in regime di mod. M. 45 il D.M. o l'A.I., prima di disporre per il passaggio di un treno o manovra che comunque interessi detto ente, deve accertare o far accertare che il binario ed i deviatori, corrispondenti al circuito non efficiente, siano effettivamente liberi e disporre affinché i deviatori stessi siano manovrati con le particolari precauzioni richieste per la mancata efficienza del suddetto dispositivo.</p> <p>37. Nelle stazioni disabilite in caso di guasto agli impianti di sicurezza e di segnalamento (segnali, fermascambi, controlli, circuiti di binario, ecc.), gli A.M. interessati possono eliminarli, solo se ciò è possibile senza ricorrere alla manovra dei deviatori, richiesti d'impianto per la disabilitazione. In caso contrario, la stazione dovrà essere riabilitata.</p> <p>38. Per l'intervento dell'A.M. nelle stazioni disabilite, sono valide le norme di cui al presente articolo con le varianti indicate di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>seguito. I lavori che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio devono essere eseguiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in regime di interruzione;</li> <li>- in regime di modulo M. 45, tenendo presente che la temporanea utilizzazione dei deviatori è ammessa solo previa abilitazione dell'impianto.</li> </ul> <p>39. Lo scambio dei moduli deve essere fatto fra l'A.M. e l'A.G.. Tale agente deve ricevere detti moduli e trasmetterne verbalmente il contenuto al dirigente della stazione di riferimento designata (art. 22/11).</p> <p>Se si tratta di uno dei moduli M. 45 od M. 45a l'A.G., dopo averne trasmesso, verbalmente, il contenuto al D.M., interessato, attenderà da questi l'autorizzazione a firmare il modulo stesso. Tale autorizzazione deve essere comunicata esplicitamente per iscritto dal suddetto D.M. che, in caso di mod. M. 45, dovrà specificare gli enti interessati.</p> <p>40. Il D.M. interessato, ricevuti gli avvisi di cui al comma 39, deve adottare i conseguenti provvedimenti relativi alla circolazione dei treni, impartendo, con fonogramma registrato, le opportune disposizioni all'A.G..</p> <p>41. Nelle stazioni disabilite ed impresenziate i lavori che comportano la manovra dei deviatori richiesti d'impianto per l'impresenziamento devono avvenire solo previa riabilitazione della stazione.</p> <p>I lavori riguardanti altri enti possono essere eseguiti o previo presenziamento o in regime di impresenziamento della stazione. Nel secondo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso le Unità periferiche interessate devono provvedere ad emanare norme di dettaglio in analogia con quanto previsto dalle norme vigenti.</p> <p>42. Nelle stazioni disabilite ed impresenziate i lavori che non arrecano pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio possono essere eseguiti previa intese verbali con il D.M. della stazione di riferimento di cui all'art. 22/11.</p> <p>I lavori che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio devono essere eseguiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in regime di interruzione;</li> <li>- in regime di modulo M. 45, tenendo presente che la temporanea utilizzazione dei deviatori è ammessa solo previa abilitazione dell'impianto.</li> </ul>					
<p style="text-align: center;"><b>Art. 26</b></p> <p><b>Modalità per l'esecuzione dei lavori di manutenzione e di riparazione agli impianti di sicurezza e segnalamento delle località di servizio Telecomandate</b></p> <p>1. Per interventi di riparazione e manutenzione nei posti di servizio telecomandati, le norme di cui agli artt. 24 e, in quanto pertinenti, 25 conservano pieno valore e devono essere rispettate purché non siano modificate o sostituite dalle norme del presente articolo.</p> <p>2. Le presenti norme valgono anche per i posti satellite telecomandati dal D.M. della stazione ove è ubicato il posto di comando, e le incombenze di tale D.M. sono quelle stabilite per il D.C.O..</p> <p>3. Nelle stazioni telecomandate, agli A.M. è</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> <p>1.6 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</p>			<b>Gi</b>	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>consentito, senza emissione di moduli e preve intese telefoniche con il D.C.O., di effettuare la manovra dei deviatori e degli altri dispositivi non piombati, nonché l'esecuzione di tutte le operazioni che non arrechino pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio. L'esecuzione di operazioni che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio debbono avvenire con le modalità di cui all'art. 24 comma 7.</p> <p>Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i lavori di manutenzione debbono essere eseguiti secondo quanto previsto dalle Disposizioni e dalle Istruzioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.</p> <p>4. Sulle linee telecomandate, oltre ai segnali intermedi di blocco e ai relativi avvisi (art. 25/14), anche la sostituzione delle lampade dei segnali delle località di servizio impresenziate può essere effettuata in opportuni intervalli liberi da treni, preve intese verbali con il D.C.O..</p> <p>5. Il D.C.O. che abbia ricevuto la richiesta di effettuare i lavori in regime di accordi verbali registrati o il dispaccio di emissione di un mod. M. 45, per lavori in una stazione telecomandata, deve trasmettere la propria firma e numero di controllo dopo aver impartito i comandi di inibizione apertura dei segnali interessati. Il D.C.O., ricevuto l'avviso del termine dei lavori, annullerà il comando di chiusura dei segnali precedentemente impartito.</p> <p>6. Nei PdS telecomandati, qualora si renda</p>	<p>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>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>22.1</b> I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:</p> <p>d) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>necessario ai fini della disposizione a via libera dei segnali e purché i lavori non interessino il blocco elettrico, il D.C.O. può, al passaggio di ogni treno, annullare e poi ripristinare il comando di inibizione apertura segnali eventualmente impartito in precedenza.</p> <p>7. Per lavori non interessanti il blocco elettrico ed enti di linea in un PdS presenziato, i rapporti fra l'agente che presenzia e l'A.M. sono regolati dalle norme comuni, considerando il D.C.O. come D.M., nel caso in cui l'agente che presenzia non sia un D.M..</p> <p>8. Nel caso di lavori ai deviatoi in regime di accordi verbali registrati l'A.M., ricevuto il benestare dal D.C.O., quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, deve prelevare la chiave dall'unità bloccabile relativa al deviatoio interessato e custodirla fino al termine dei lavori. La chiave deve essere prelevata d'iniziativa dall'A.M. senza il comando di sbloccamento del D.C.O.. Tale chiave deve essere reinserita nell'unità bloccabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio, richiesta dal D.C.O., quando l'A.M. ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare;</li> <li>- in caso di utilizzazione della funzione MD, richiesta dal DCO, per la manovra a mano di un deviatoio non interessato ai lavori.</li> </ul> <p>9. Nel caso di lavori ai deviatoi in regime di modulo M. 45 l'A.M., ricevuto il benestare dal D.C.O., quanto prima possibile e comunque</p>	<p>tipo di lavorazione in atto;</p> <p>e) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>f) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p><b>22.2</b> Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p><b>22.3</b> I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prima di iniziare i lavori, deve prelevare la chiave dall'unità bloccabile relativa al deviatoio interessato e custodirla fino al termine dei lavori. La chiave deve essere prelevata d'iniziativa dall'A.M. senza il comando di sbloccamento del DCO. Tale chiave deve essere reinserita nell'unità bloccabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio, richiesta dal D.C.O., quando l'A.M. ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare;</li> <li>- in caso di utilizzazione della funzione MD, richiesta dal DCO, per la manovra a mano di un deviatoio non interessato ai lavori.</li> </ul> <p>10. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio con manovra elettrica in un PdS telecomandato l'A.M., se è in grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato.</p> <p>a) Quando ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare, l'A.M. deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno .... da .... a ..... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n°.... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica efficienti. Controllo elettrico efficiente" e, quindi, reinserirà la chiave nell'unità bloccabile.</p> <p>b) Quando non esista la regolarità del</p>	<p>protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p><b>22.4</b> I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>controllo, ma possa essere accertata la fermascambiatrice meccanica del deviatoio interessato ai lavori, l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità Modalità operative disciplinate dal gestore nel rispetto del punto 23 del nuovo rct.bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ..... da ..... a ..... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente - Chiave ritirata e custodita".</p> <p>c) Quando non esista la regolarità del controllo e non possa essere accertata la fermascambiatrice meccanica del deviatoio interessato ai lavori, l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno .... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica inefficiente. Controllo elettrico non efficiente". (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio -. Chiavi ritirate e custodite").</p> <p>d) Nei casi b) e c), al fine di agevolare il movimento del treno, dietro richiesta verbale del D.C.O., l'A.M. deve inoltre, se possibile, accertare nell'Ufficio movimento l'esistenza dei</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>controlli degli altri deviatori ed il controllo di chiusura dei P.L. richiesti per la formazione dell'itinerario anche se non interessati dai lavori, portando le maniglie individuali dei predetti enti nella posizione voluta. Eseguite tali operazioni, egli deve concedere il benestare, completando le formule predette con la seguente dizione: "Esiste controllo deviatori n°... in posizione normale/rovescia e controllo chiusura PL...".</p> <p>Dette maniglie saranno riportate nella posizione di automatismo dall'A.M. dopo che il treno ha abbandonato l'itinerario interessato.</p> <p>11. Nel caso di temporanea utilizzazione di un deviatoio manovrato a mano con fermadeviatoio a chiave e con controllo elettrico in un PdS telecomandato, l'A.M. se è in grado di concedere il benestare, deve procedere come di seguito specificato.</p> <p>a) Quando possa avere la certezza che la tiranteria sia integra, il fermascambio a chiave sia efficiente ed il controllo elettrico sia regolare, l'A.M. deve concedere il benestare al D.C.O. utilizzando la seguente formula:  "Nulla osta per movimento treno ... da ... a .... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n°.... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico efficiente" e, quindi, reinsertirà la chiave nell'unità bloccabile.</p> <p>b) Quando non sia regolare il controllo elettrico, ma la tiranteria sia integra e risulti possibile utilizzare il fermadeviatoio, l'A.M. non</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benestare con la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ... da .... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°.. in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico non efficiente - Chiave ritirata e custodita".</p> <p>c) Quando non sia regolare il controllo e/o non sia possibile utilizzare il fermadeviatoio a chiave ma sia efficiente la tiranteria, l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benestare utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ..... da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria efficiente e fermascambio non efficiente. Controllo elettrico non efficiente" (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Provvederò presenziamento" (se impegnato di punta) o, in alternativa, "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite").</p> <p>d) Quando la tiranteria non è efficiente l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benestare con la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio inefficienti. Controllo elettrico non efficiente"</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite").</p> <p>e) Nei casi b), c) e d) al fine di agevolare il movimento del treno, dietro richiesta verbale del D.C.O., l'A.M. deve inoltre, se possibile, accertare nell'Ufficio movimento l'esistenza dei controlli degli altri deviatoi ed il controllo di chiusura dei P.L. richiesti per la formazione dell'itinerario anche se non interessati dai lavori, riportando le maniglie individuali dei predetti enti nella posizione voluta. Eseguite tali operazioni, egli deve concedere il benestare, completando le formule predette con la seguente dizione: "Esiste controllo deviatoio n°... in posizione normale/rovescia e controllo chiusura P.L. ....". Dette maniglie saranno riportate nella posizione di automatismo dall'A.M. dopo che il treno ha abbandonato l'itinerario interessato.</p> <p>Nei casi a), b), c), d) ed e) il benestare deve essere concesso con comunicazione registrata (dispaccio o accordi verbali registrati).</p> <p>Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il fermascambio a morsa od il presenziamento oppure il dispositivo di bloccaggio non è mai necessario.</p> <p>Il D.C.O., ricevuto il benestare dall'A.M., per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel caso a), se esiste il controllo, disporrà per il movimento del treno con i segnali a via libera.</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con i segnali a via impedita. Al treno deve essere prescritto di avanzare in manovra.</li> <li>• Nei casi c) e d), disporrà per il movimento del treno con i segnali a via impedita considerando, nel caso di deviatori richiesti come laterali, non realizzate le indipendenze normalmente garantite. Al treno dovrà essere prescritto di avanzare in manovra.</li> <li>• Nel caso e), disporrà per il movimento del treno con segnali disposti a via impedita. Al treno deve essere prescritta marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h sull'itinerario da percorrere.</li> </ul> <p>12. Nel caso di lavori in un PdS presenziato in regime di accordi verbali registrati l'A.M. ricevuto il benestare dal D.M. (o A.I.), quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, deve prelevare la chiave ove prevista (deviatori telecomandabili) dall'unità bloccabile relativa al deviatoio interessato e custodirla fino al termine dei lavori. La chiave deve essere prelevata d'iniziativa dall'AM senza il comando di sbloccamento del DM (o AI). Tale chiave deve essere reinserita nell'unità bloccabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio richiesta dal D.M. (o A.I.), quando l'A.M. ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare;</li> <li>- in caso di utilizzazione della funzione MD, richiesta dal DM/AI, per la manovra a mano di</li> </ul>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>un deviatoio non interessato ai lavori. Per i deviatoi non telecomandabili devono essere adottate le norme di cui al precedente art. 25.</p> <p>13. Nel caso di lavori in un PdS presenziato in regime di modulo M. 45 l'A.M. ricevuto il benestare dal D.M. (o A.I.), quanto prima possibile e comunque prima di iniziare i lavori, deve prelevare la chiave ove prevista (deviatoi telecomandabili) dall'unità bloccabile relativa al deviatoio interessato e custodire fino al termine dei lavori. La chiave deve essere prelevata d'iniziativa dall'AM senza il comando di sbloccamento del DM (o AI). Tale chiave deve essere reinserita nell'unità bloccabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di temporanea utilizzazione del deviatoio richiesta dal D.M. (o A.I.), quando l'A.M. ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare;</li> <li>- in caso di utilizzazione della funzione MD, richiesta dal DM/AI, per la manovra a mano di un deviatoio non interessato ai lavori.</li> </ul> <p>Per i deviatoi non telecomandabili devono essere adottate le norme di cui al precedente art 25.</p> <p>14. Per la temporanea utilizzazione di un deviatoio con manovra elettrica sotto revisione in regime di mod. M. 45 o di accordi verbali registrati in un PdS presenziato l'A.M., se è in grado di concedere il benestare, deve procedere come di seguito specificato.</p> <p>a) Quando ha la certezza che i dispositivi del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare, l'A.M. deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno ... da ... a ... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n°.... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica efficienti. Controllo elettrico efficiente" e, quindi, reinsertirà la chiave nell'unità bloccabile.</p> <p>b) Quando non esista la regolarità del controllo ma possa essere accertata la fermascambiatrice meccanica, l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno .... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica efficienti. Controllo elettrico non efficiente. Chiave ritirata e custodita".</p> <p>c) Quando non esista la regolarità del controllo e non possa essere accertata la fermascambiatrice meccanica, l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula:</p> <p>"Nulla osta per movimento treno .... da ... a ... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica inefficienti.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Controllo elettrico non efficiente". (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: "Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite)". Nei casi a), b) e c), il benessere deve essere concesso con comunicazione registrata (dispaccio o accordi verbali registrati). Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita anche nel caso c) il fermascambio a morsa non deve essere applicato oppure il dispositivo di bloccaggio non deve essere utilizzato.</p> <p>Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benessere dall'A.M., nel caso a), controllerà l'accensione della relativa lampada della levetta MD e per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel caso a), qualora il controllo elettrico pervenga regolarmente, disporrà per il movimento del treno con i segnali a via libera.</li> <li>• Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con segnali a via impedita; se trattasi di deviatoio richiesto come laterale il movimento del treno può avvenire con segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.</li> <li>• Nel caso c), disporrà per il movimento del treno con i segnali a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.</li> </ul> <p>15. Per la temporanea utilizzazione di un</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deviatoio con manovra a mano con fermascambio a chiave e controllo elettrico in regime di mod. M. 45 o di accordi verbali registrati in un P.d.S. presenziato l'A.M., se è in grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato.</p> <p>a) Quando ha la certezza che la tiranteria sia integra ed il fermascambio a chiave sia efficiente ed il controllo elettrico sia regolare l'A.M. deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno .... da .... a .... con segnali disposti a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti. Deviatoio n°.... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti. Controllo elettrico efficiente" e, quindi, reinserire la chiave nell'unità bloccabile.</p> <p>b) Quando non sia regolare il controllo, ma la tiranteria sia integra e risulti possibile utilizzare il fermadeviatoio l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula: "Nulla osta per movimento treno .... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°.... in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio efficienti e controllo elettrico non efficiente. Chiave ritirata e custodita".</p> <p>c) Quando non sia possibile utilizzare il fermadeviatoio a chiave ma sia efficiente la tiranteria, l'A.M. non deve inserire la chiave nell'unità bloccabile e deve concedere il benessere utilizzando la seguente formula:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>“Nulla osta per movimento treno .... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°... in posizione normale/ rovescia per la sinistra/destra con tiranteria efficiente e fermascambio non efficiente. Controllo elettrico non efficiente”. (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: “Provvederò presenziamento” (se impegnato di punta) o (in alternativa), “Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore - o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”).</p> <p>d) Quando la tiranteria non è efficiente, l’A.M. non deve inserire la chiave nell’unità bloccabile e deve concedere il benestare con la seguente formula: “Nulla osta per movimento treno .... da .... a .... con segnali disposti a via impedita. Deviatoio n°.. in posizione normale/rovescia per la sinistra/destra con tiranteria e fermascambio inefficienti. Controllo elettrico non efficiente”. (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso: “Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo/distanziatore – o dispositivo di bloccaggio - Chiavi ritirate e custodite”).</p> <p>Nei casi a), b), c) e d) il benestare deve essere concesso con comunicazione registrata (dispaccio o accordi verbali registrati). Nel caso di deviatoio richiesto come laterale o compreso in zona di uscita, il fermascambio a morsa od il presenziamento oppure il dispositivo di bloccaggio non è mai necessario.</p> <p>Il D.M. (o A.I.), ricevuto il benestare dall’A.M., nel caso a) controllerà l’accensione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della relativa lampada della levetta FD e per il movimento del treno adotterà le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel caso a), se esiste il controllo, disporrà per il movimento del treno con segnali a via libera.</li> <li>• Nel caso b), disporrà per il movimento del treno con segnali a via impedita; se trattasi di deviatoio richiesto come laterale il movimento del treno può avvenire con segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.</li> <li>• Nel caso c) e d) disporrà per il movimento del treno con segnali a via impedita; se trattasi di deviatoio laterale, deve considerare non realizzate le indipendenze normalmente garantite ed il movimento del treno può avvenire con i segnali a via libera qualora possa essere utilizzato il tasto TcI.</li> </ul> <p>16. Allo scopo di snellire le procedure, le Unità periferiche interessate possono stabilire che nelle stazioni telecomandate il movimento dei treni, durante i lavori sui deviatoi in regime di mod. M. 45, avvenga, anziché con emissione di mod. M. 40 MAN, con le norme previste per le manovre, in analogia con quanto stabilito nel comma 23 dell'art. 25, ed a condizione che il movimento stesso avvenga mantenendo i segnali a via impedita.</p> <p>Ovviamente, ai treni dovranno essere praticate le relative prescrizioni.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<u>ALLEGATO I</u> SINTESI DI NORME GENERALI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI				GI	
<u>ALLEGATO I BIS</u> NORME DI ESERCIZIO PER IL COLLEGAMENTO VIA RADIO TERRA-TRENO, BORDO-BORDO E TERRA-TERRA (TELEFONIA MOBILE)				GI	
<u>ALLEGATO II</u> MODELLO DI PIANO SCHEMATICO DI UNA STAZIONE CON DEVIATOI MUNITI DI FERMASCAMBI A CHIAVE				GI	
<u>ALLEGATO III</u> MODELLO DI PIANO SCHEMATICO DI UNA STAZIONE CON APPARATO CENTRALE				GI	
<u>ALLEGATO 4</u> SEGNI GRAFICI PIU' COMUNI IMPIEGATI NELLA COMPILAZIONE DEI PIANI SCHEMATICI DEGLI IMPIANTI DI SEGNALAMENTO				GI	
<u>ALLEGATO 4bis</u> SIMBOLOGIA GRAFICA PER PIANI E PROFILI SCHEMATICI DEL SISTEMA DI CONTROLLO MARCIA TRENO (SCMT)				GI	
<u>ALLEGATO 4 ter</u> SIMBOLOGIA GRAFICA PER PIANI E PROFILI SCHEMATICI				GI	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
DEL SISTEMA PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI, IL DISTANZIAMENTO ED IL SEGNALAMENTO IN CABINA DI GUIDA DEI ROTABILI (ERTMS/ETCS L2)					
<u>ALLEGATO 4 QUATER</u> SIMBOLOGIA GRAFICA PER PIANI E PROFILI SCHEMATICI DEL SISTEMA DI SUPPORTO ALLA CONDOTTA (SSC)				GI	
<u>ALLEGATO V</u> TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE				GI	
<u>ALLEGATO 6</u> TIPI DI DEVIATOIO, DISPOSITIVI DI MANOVRA A MANO E FERMASCAMBI				GI	
<u>ALLEGATO 7</u> ESTRATTO DELLE NORME PER L'USO DEI FERMASCAMBI A MORSA				GI	
<u>ALLEGATO 7 BIS</u> ESTRATTO DELLE NORME PER L'IMPIEGO DEL DISPOSITIVO DI BLOCCAGGIO DEVIATOI				GI	
<u>ALLEGATO 8</u> RILEVATORI DI FINE MANOVRA				GI	
<u>ALLEGATO 9</u> UNITA' BLOCCABILE E CASSA DI MANOVRA CON INDICATORE DA DEVIATOIO INTALLONABILE				GI	

Testo ISD	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<u>ALLEGATO 10</u> NORME PARTICOLARI RELATIVE AGLI APPARATI CENTRALI A TRASMISSIONE MECCANICA RIGIDA (TIPO SAXBY), IDRODINAMICI ED ELETTRICI DI TIPO PARTICOLARI (A.E.G. e C.I.W.F.S.).				<b>GI</b>	
<u>ALLEGATO 11</u> FAC-SIMILE MOD. M.45, M.45a, M.46, M. 125 a, M.100b				<b>GI</b>	
<u>SCHEDE</u>				<b>GI</b>	

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