

**TABELLA DI RAFFRONTO
IPCL-RCF**

Nella 1ª colonna è riportato il testo dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL), suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

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

Il nuovo RCF non regola contesti di esercizio obsoleti, come le linee dove è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatoi 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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;">Art. 1.</p> <p style="text-align: center;">Disposizioni generali</p> <p>1.- Ogni agente addetto alla condotta dei mezzi di trazione deve conoscere ed osservare scrupolosamente :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la presente Istruzione (I.P.C.L.); - il Regolamento sui segnali (R.S.) - le Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico (D.S.D.U); - le Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni (I.E.T.) - le Istruzioni per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate ad uso del 	<p>1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale dei treni (I.E.L.B.);</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Istruzioni per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni; - le norme riguardanti il servizio del personale di condotta riportate nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio (P.G.O.S.); - le eventuali Norme Particolari di Circolazione (N.P.C.) del mezzo di trazione utilizzato; - le particolari istruzioni riguardanti il freno continuo ed il suo corretto uso nonché la regolare condotta e manutenzione dei mezzi di trazione; - le norme di esercizio per la manipolazione della condotta alta tensione dei rotabili e per l'erogazione di energia elettrica; - le Norme Particolari per il Trasporto delle Merci Pericolose ad uso del personale di condotta (N.P.T.M.P.); - le norme antinfortunistiche riguardanti il personale di condotta; - le norme tecniche e di esercizio riguardanti il servizio del personale di condotta, emanate dalle Unità centrali e/o periferiche interessate, nonché quelle riportate nell'Orario di Servizio. <p>Il personale di condotta in servizio ai treni deve essere in possesso :</p> <ul style="list-style-type: none"> - del Fascicolo Linea (FL) sulle linee dove esso è in uso; - del Fascicolo Orario (FO) sulle linee dove esso è in uso; 	<p>ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</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>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 devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun rotabile nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>9.3 L'agente di condotta prima della</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>– della P.G.O.S.;</p> <p>– delle eventuali Norme Particolari di Circolazione (NPC) del mezzo di trazione utilizzato;</p> <p>– delle circolari concernenti i documenti orario della linea che percorre;</p> <p>– di un fascicolo di moduli M 40a;</p> <p>Il personale di condotta prima della partenza deve ricevere la specifica prescrizione relativa alla consegna al treno del riepilogo delle prescrizioni di movimento e, sulle linee dove è in uso la scheda treno, deve ricevere anche quest'ultimo documento.</p> <p>(1) Le presenti istruzioni valgono per il personale di macchina qualunque sia il mezzo di trazione quando non sia fatta espressa eccezione</p>	<p>partenza deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				
<p>1bis. – Al fine della sperimentazione, ritenuta imprescindibilmente necessaria, di nuove norme regolamentari, derivanti anche dall'introduzione di nuove tecnologie, e limitatamente al tempo indispensabile per il suo completamento, le Unità Centrali competenti possono, informandone il Ministro interessato e sotto la sua vigilanza, adottare norme di esercizio provvisorie, anche in deroga alla Regolamentazione vigente.</p>	<p>1.2 L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle norme o autorizzarne l'adozione.</p>	M		IF	<p>La sperimentazione di nuove norme deve essere sempre autorizzata dall'ANSF.</p>
<p>2. – Il personale di condotta, oltre a soddisfare gli obblighi di competenza attribuitigli dalle norme di cui al comma 1, è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza od alla regolarità della circolazione.</p>	<p>1.4 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>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
3. – Nei casi imprevidi ogni agente, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.	1.3 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.			IF	
4. – Gli aiuto macchinisti debbono pure conoscere le disposizioni indicate nei precedenti comma in quanto li riguarda, e sono tenuti corresponsabili coi macchinisti degli inconvenienti cagionati da inosservanza delle prescrizioni stesse, come pure di tutti i danni prodotti ai mezzi di trazione ed al materiale d'esercizio in seguito a loro negligenza. 5. – È obbligo del macchinista di avvisare l'aiuto macchinista delle prescrizioni e disposizioni ricevute, è obbligo dell'aiuto macchinista di prenderne conoscenza. Nei treni senza capotreno al macchinista compete analogo obbligo per quanto possa interessare il personale di scorta eventualmente presente. 6. - È obbligo del macchinista di istruire l'aiuto macchinista sui Regolamenti, Norme e disposizioni di esercizio e sulla condotta del mezzo di trazione effettuante determinati servizi. Durante la condotta del treno a titolo d'istruzione da parte dell'aiuto macchinista di qualifica il macchinista deve porre la massima attenzione all'operato del suo dipendente poiché è sempre responsabile in primo grado di tutti gli inconvenienti che dovessero verificarsi.	4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.	M		IF	Introdotta il principio che la condotta dei treni può essere assegnata ad un solo agente di condotta.
7. - I macchinisti delle locomotive isolate e treni assimilati (art. 38 comma 1) devono	3.9 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per	M		IF	Il RCF non fa distinzione fra treni e le locomotive

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accomunare alle proprie le funzioni di capotreno. Le scritturazioni inerenti all'andamento della marcia del treno saranno peraltro limitate alle sole stazioni di fermata.</p>	<p>esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>				<p>isolate e i treni assimilati.</p>
<p>8. - È vietato al personale di condotta di adoperare in servizio lenti colorate. I macchinisti e gli aiuti macchinisti, esclusi quelli utilizzati alla trazione a vapore, che raggiungono l'acutezza visiva prescritta con la correzione di lenti, durante il servizio hanno l'obbligo:</p> <p>a) di usare gli occhiali con montatura fissa a staffa e con le lenti riconosciute adatte dai sanitari dell'Azienda Ferroviaria;</p> <p>b) di tenere di riserva un altro identico paio di occhiali.</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>IF</p>	
<p>9. Quando occorra effettuare</p>	<p>4.26 L'invio e la ricezione delle</p>			<p>IF</p>	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunicazioni non interessanti la sicurezza o la circolazione dei treni il personale di macchina dovrà, mediante le apparecchiature disponibili, mettersi in contatto direttamente con i referenti accreditati della propria impresa di appartenenza per gli avvisi relativi e l'eventuale formalizzazione degli stessi.</p> <p>Le predette comunicazioni dovranno avvenire preferibilmente in occasione delle fermate o quando non siano presenti particolari condizioni di marcia come ad esempio marcia a vista, esecuzione di rallentamenti, ecc.</p> <p>Nel caso particolare di un solo agente di condotta in macchina, qualora non sia presente altro agente di scorta, sia gli avvisi che l'eventuale registrazione dovranno avvenire a treno fermo.</p>	<p>comunicazioni scritte e verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza (come l'invio della chiamata di emergenza di cui al precedente punto 4.25), devono avvenire, da parte dell'agente alla condotta, a treno fermo.</p>				
<p>Art. 2</p> <p>Dipendenza del personale di macchina</p> <p>1. - Per tutto ciò che riguarda il servizio della trazione, il personale di macchina è sotto gli ordini immediati dei capideposito o chi per essi.</p> <p>2. - Per ciò che si riferisce al servizio del movimento e subordinatamente alle prescrizioni dei Regolamenti esso dipende direttamente dal dirigente il movimento nelle stazioni e posti da questi presenziati e dal capotreno lungo la linea e nelle altre località di servizio.</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 delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>9.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle</p>	M		IF	<p>Per ciò che riguarda la circolazione dei treni l'agente di condotta dipende sempre dal regolatore della circolazione.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>località di servizio da lui gestiti.</p> <p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				
<p>3. - Gli aiuti macchinisti debbono ubbidienza intera ai loro macchinisti per quanto si riferisce al servizio delle locomotive subordinatamente alle prescrizioni dei Regolamenti.</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	M		IF	<p>Introdotta il principio che la condotta dei treni può essere assegnata ad un solo agente di condotta.</p>
<p>Art. 3 Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in</p>	M		IF	<p>Introdotta il principio che la condotta dei treni può essere</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1.- I mezzi di trazione (1) in servizio ai treni circolanti sui binari dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale (2), in possesso di specifica abilitazione alla condotta rilasciata secondo le disposizioni emanate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale stessa, secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Due agenti addetti alla condotta, di cui uno con funzioni di primo agente (3) e l'altro di secondo agente (4). La funzione di secondo agente può essere svolta da un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) o da un agente di condotta in fase di professionalizzazione. - Un agente addetto alla condotta (5) nei seguenti casi: <ul style="list-style-type: none"> a) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature per il controllo della marcia del treno (sottosistema di terra); b) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il 	<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>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>				<p>assegnata ad un solo agente di condotta e che il capotreno è previsto solo treni viaggiatori.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>supporto alla condotta del treno (SSC), in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di supporto alla condotta del treno (sottosistema di terra);</p> <p>c) Particolari servizi, individuati dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - locomotive (1), automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti della stessa località; - automotori e locomotive da manovra circolanti isolati fra una stazione e quella limitrofa; - locomotive, automotori ed automotrici (2), isolati o meno, effettuanti manovre o circolanti come tradotte fra stazione e deposito attiguo; - locomotive attive o trainanti se stesse: in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni; - locomotive di spinta ai treni durante la loro corsa di ritorno. <p>Per i casi di cui alle lettere a) e b), salvo quanto previsto dal successivo articolo 3 bis comma 1, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno).</p> <p>Per il caso di cui al primo alinea della lettera c) deve essere presente sul treno un agente di scorta che, se il mezzo di trazione è sprovvisto di apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere posto in cabina di guida con il solo obbligo di arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, in caso di malore dell'agente di condotta.</p> <p>(1) Per mezzo di trazione deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile (carrozza pilota, rimorchio, ecc.)</p> <p>(2) Detto personale è richiamato nei regolamenti con la dizione "personale di condotta" o "personale di macchina".</p> <p>(3) Per primo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "macchinista" o "guidatore".</p> <p>(4) Per secondo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "aiuto macchinista".</p> <p>(5) Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "solo guidatore".</p> <p>(6) I richiami alle locomotive senza alcuna specificazione sono riferiti alle locomotive di tutti i generi di trazione.</p> <p>(7) I richiami alle automotrici senza alcuna specificazione sono riferiti a tutte le automotrici sia termiche che elettriche.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. 2012)</p>				
<p>2. – Per situazioni particolari, con specifiche norme, possono essere autorizzati modelli diversi da quelli del precedente comma 1.</p>	<p>1.2 L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle norme o autorizzarne l'adozione.</p>			<p>IF</p>	
<p>3. – Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il</p>	<p>M</p>		<p>IF</p>	<p>Introdotta il principio che la condotta dei treni può essere assegnata ad un solo agente di condotta e che il capotreno è previsto solo treni viaggiatori.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.</p> <p>Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.</p> <p>Nei casi di cui sopra, qualora, a treno fermo, l'agente di condotta dovesse temporaneamente allontanarsi dal rotabile per assolvere obblighi di servizio, deve, prima di allontanarsi, istruire l'agente presente in cabina di guida, affinché questi sia posto in grado di rilevare, attraverso l'osservazione degli strumenti di bordo, l'esistenza della tensione di alimentazione in linea ed il regolare funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa. Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori a quelli precisategli dall'agente di condotta, detto agente dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'agente di condotta, per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del convoglio.</p>	<p>capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>				
<p>4. – Il personale di condotta, salvo le eccezioni previste dalle norme della presente Istruzione, non deve in alcuna circostanza abbandonare il proprio posto sul mezzo di trazione in attività di servizio.</p>	<p>10.14 Nel caso in cui debba allontanarsi dalla cabina di guida l'agente di condotta deve assicurarsi preventivamente che il treno sia immobilizzato e che sia impedito l'accesso</p>			<p>IF</p>	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	in cabina di guida a persone non autorizzate.				
<p>Art. 3 bis</p> <p>Treni senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno)</p> <p>1. – Ogni treno è scortato da un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) rilasciata secondo disposizioni emanate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>Oltre alle locomotive isolate o da considerarsi tali (Art.38/1) possono viaggiare senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno), i treni merci ed i treni di materiale viaggiatori vuoto.</p> <p>In detti treni le attribuzioni dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), salvo diverse specifiche disposizioni, sono devolute al primo agente di condotta che potrà avvalersi della collaborazione del secondo agente di condotta. In tali casi, quando sono presenti agenti di scorta diversi dall'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), deve essere dato avviso al personale di condotta (1).</p> <p>Nel caso particolare in cui nei treni di cui sopra sia presente l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), si dovrà darne avviso (2) al personale di condotta ed ai dirigenti movimento delle stazioni del percorso.</p> <p>Le specifiche norme previste per i treni senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno), circolanti alle condizioni</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	M		IF	Introdotta il principio che il capotreno è necessario solo sui treni viaggiatori.

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di cui al precedente art. 3, comma 1 secondo alinea, lettera a), saranno emanate unitamente alle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati con apparecchiature di controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.).</p> <p>L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve essere comunque previsto per la scorta dei treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con servizio viaggiatori; - non serviti da freno continuo automatico; - circolanti su linee a semplice binario in cui il a dirigenza unica (3). <p>(1) N. 1 (o più, se ricorrono esigenze particolari) agente di scorta.</p> <p>(2) Treno scortato da capotreno.</p> <p>(3) Su tali linee i treni merci possono circolare senza capotreno a condizione che l'agente di condotta, al quale sono devolute le attribuzioni del capotreno, sia in possesso anche dell'abilitazione "accompagnamento treni".</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>2. — Nei treni senza capotreno il personale di condotta provvede al controllo ed alla compilazione, con le modalità stabilite nell' allegato X, dei seguenti documenti di scorta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento; - Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC/1-BFC/2); - documento treno unificato (foglio di corsa – bollettino di trazione). <p>Il personale di condotta con detti treni provvede inoltre alla custodia, durante il</p>	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza, 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>7.3 La partenza di ciascun treno è</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>viaggio, dei documenti relativi ai veicoli in composizione al treno ed alla lista veicoli; a quest'ultimo documento il personale di condotta dovrà apportare, con le modalità stabilite nell'allegato X, le variazioni derivanti da anomalie ai veicoli. Ai treni senza capotreno non devono, di massima, essere consegnati avvisi correnti, salvo quelli connessi con la sicurezza della circolazione, né corrispondenza di servizio. Il personale di condotta con i treni senza capotreno non deve partire se non è in possesso dei documenti di scorta relativi all'intero percorso o a parte dello stesso; in quest'ultimo caso nella stazione che delimita il tratto interessato.</p> <p>3. — Nei treni senza capotreno restano inoltre affidate al macchinista le seguenti mansioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nella stazione di origine ed in quelle dove il treno cambia la composizione, deve assicurarsi delle condizioni di frenatura del treno, in osservanza degli obblighi previsti al riguardo dalla Prefazione Generale all'Orario di Servizio (art. 81bis, comma 4); - Nelle stazioni ove non sia in servizio il personale addetto alla verifica, deve provvedere all'esecuzione della prova del freno esclusi i treni per i quali siano previste manovre programmate in stazioni intermedie; – nelle stazioni di origine deve accertarsi della presenza dei frenatori, nel numero notificatogli dal personale addetto alla formazione dei treni. In tal caso deve provvedere ad assegnare il posto di servizio 	<p>subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> <p>7.4 La partenza di ciascun treno è subordinata alla acquisizione dell'evidenza sia in fase di frenatura che in fase di sfrenatura dell'esistenza delle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – del regolare funzionamento dei dispositivi di frenatura dei rotabili in composizione al treno muniti di tali dispositivi; - della regolare azione del sistema frenante lungo tutto il treno. 				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ai frenatori medesimi;</p> <ul style="list-style-type: none"> - con i treni privi di frenatori, deve provvedere all'accertamento della regolarità della coda del proprio treno e darne conferma al dirigente che gliene abbia fatto richiesta, con le modalità indicate dal dirigente stesso. <p>Qualora debba essere data conferma scritta, questa potrà essere fornita o con mod. M. 40a o con fonogramma registrato (1);</p> <ul style="list-style-type: none"> - in tutte le stazioni di fermata deve presentare, a richiesta del dirigente o dell'agente addetto alla formazione treni, i documenti di scorta e le prescrizioni necessarie per lo svolgimento del servizio; - nelle stazioni termine di corsa deve consegnare tutti i documenti di scorta e le prescrizioni al personale addetto dell'Impresa Ferroviaria. - in caso di inconvenienti di esercizio, o di eccezionale necessità, il personale di condotta può disporre anche l'impiego degli agenti viaggianti fuori servizio sul treno. <p>(1) <i>"Treno coda regolare"</i> Cognome, nome e qualifica dell'agente. Se, per il fonogramma viene utilizzato il mod. M. 40a, il macchinista dovrà trasmetterne il relativo numero, riportandovi, a comprova dell'avvenuta trasmissione, il numero di controllo del ricevente.</p> <p>4. - Con i treni senza capotreno e nelle località di servizio non presenziate da proprio personale addetto, l'Impresa Ferroviaria dovrà anche provvedere, con opportune disposizioni, ad espletare le seguenti incombenze:</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>– nel caso di recupero di un treno accantonato (2) da più di quattro ore e meno di quarantotto ore, che non abbia subito manovre di composizione e/o scomposizione, accertare, prima della partenza, la corretta posizione (chiusura/assicurazione/bloccaggio) di porte, sportelli, parti mobili della cassa, di tutti i rotabili in composizione al treno stesso. L'esito della visita deve essere registrato;</p> <p>– nel caso di necessità derivanti da situazioni non programmate (termine della prestazione lavorativa del personale, scarto veicoli per anomalità, ecc.) stazionare il treno o parte di esso con le modalità di cui all'art. 6 bis.</p> <p>(2) Per «treno merci accantonato» deve intendersi il materiale di un treno merci che, partito dalla stazione di origine, viene ricoverato in una stazione intermedia del percorso e abbandonato da tutto il personale in servizio al treno stesso.</p>					
<p>Art. 4</p> <p>Trasporto di oggetti o persone sui mezzi di trazione</p> <p>1. – E' vietato al personale di condotta trasportare nelle cabine di guida dei rotabili, durante il servizio, oggetti o merci, ad eccezione delle dotazioni personali e di servizio.</p> <p>2. – Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nelle cabine di guida è riportato nelle Disposizioni Particolari di Circolazione del rotabile.</p> <p>3. – Ai fini ispettivi, il personale dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie,</p>	<p>4.30 Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nella cabina di guida utilizzata per la condotta del treno deve essere riportato nelle DPC del veicolo. Ai fini ispettivi, il personale dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, munito dell'apposito documento di accesso, deve essere sempre ammesso a viaggiare nelle cabine di guida.</p> <p>Fatto salvo il personale la cui presenza in cabina di guida è prevista dai regolamenti e il personale dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di cui sopra,</p>			<p>IF</p>	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>munito del documento di accesso il cui fac-simile è riportato nell'Allegato XVII, deve sempre essere ammesso a viaggiare nelle cabine di guida.</p> <p>4. – Fatto salvo il personale di cui al comma 3, secondo la seguente priorità possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agenti la cui presenza in cabina è prevista dai regolamenti; - agenti del Gestore Infrastruttura, preposti alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura; - persone estranee al servizio ferroviario, ma solo se in presenza di apposito personale dell'impresa ferroviaria che possa accompagnarlo durante il viaggio. <p>5. – Il personale di condotta deve procedere, prima della partenza del treno, al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p> <p>6. – In taluni casi, le persone di cui al comma 4 possono essere autorizzate ad agire sulle apparecchiature di sicurezza del freno o del comando e controllo del mezzo di trazione, purché ciò avvenga in base ad apposite procedure nelle quali siano attribuite in modo chiaro le responsabilità.</p>	<p>possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida secondo la seguente priorità anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agenti dell'impresa ferroviaria autorizzati per motivi di servizio; - tecnici preposti alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura; - tecnici preposti ad effettuare prove di funzionamento sulle apparecchiature dei veicoli; - persone estranee al servizio ferroviario, accompagnate durante il viaggio da personale dell'impresa ferroviaria. <p>Le persone ammesse a viaggiare in cabina di guida devono astenersi da qualsiasi azione che possa pregiudicare la sicurezza della circolazione.</p> <p>9.3. L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				
<p>Art. 5 Preparazione dei mezzi di trazione ed accompagnamento in stazione 1. - Ogni agente di macchina prendendo</p>	<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizio deve assicurarsi che i mezzi di trazione ad esso assegnati siano atti a svolgere il servizio, muniti degli attrezzi, dei mezzi di segnalamento prescritti e riforniti di tutte le materie di consumo. Deve altresì assicurarsi dell'efficienza dei mezzi di segnalamento luminosi (fanali per la segnalazione di coda, ecc.) in dotazione al mezzo.</p> <p>I mezzi di segnalazione per l'arresto in caso di emergenza (torcia a fiamma rossa, bandiera rossa, fanale di segnalazione e dispositivo di shuntaggio dei circuiti di binario) durante il viaggio devono essere tenuti nella cabina di guida anteriore nel senso di marcia del treno.</p>	<p>4.31 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>				
<p>2. - La circolazione dei mezzi di trazione, isolati od in gruppo sui binari di stazione, deve essere regolata dai segnali fissi, o a mano, secondo criteri stabiliti dalle Unità centrali e/o periferiche interessate. In assenza di detti segnali i mezzi di trazione devono essere scortati da un agente di stazione.</p>	<p>3.10 Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.</p>	M	I	GI	Non sono ammesse deroghe al RCF.
<p>3. - Quando due o più mezzi o gruppi sganciati vengono a trovarsi su uno stesso binario ed in precedenza allo stesso segnale fisso, l'indicazione a via libera di questo vale solo per il primo mezzo o gruppo; il mezzo o gruppo seguente non potrà avanzare se non dopo la disposizione a via impedita e la successiva manovra a via libera del segnale, salvo disposizione in contrario.</p>				IF	
<p>Art. 6 Stazionamento dei mezzi di trazione</p>	<p>20.1 Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è</p>		I	IF GI	I GI solo per ciò che riguarda l'indipendenza

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. - Le Imprese Ferroviarie devono garantire che i mezzi di trazione in stazionamento sui binari di stazione non possano essere spostati senza l'intervento di personale competente e, qualora sostassero sui binari di corsa, siano presenziati come le locomotive dei treni.</p> <p>2. - Le locomotive a vapore accese in stazionamento devono avere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il regolatore chiuso; - il meccanismo d'inversione del moto in centro; - i rubinetti di scarico aperti; - il freno di stazionamento inserito (freno a mano). <p>Le locomotive elettriche e diesel, gli automotori, i mezzi leggeri e gli ETR in stazionamento devono avere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'interruttore della batteria d'accumulatori aperto; - le manovelle di comando del moto in posizione neutra; - i rubinetti d'intercettazione dei serbatoi di riserva d'aria chiusi, ove esistono; - il freno di stazionamento inserito (freno a mano o ad accumulo di energia); - le porte delle cabine chiuse e le chiavi in consegna al capodeposito o chi per esso. <p>Le locomotive, le automotrici elettriche e gli ETR debbono avere gli organi di presa corrente abbassati.</p> <p>2 bis. - Per inserire il freno a mano per lo stazionamento occorre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - azionare il relativo volantino fino al serraggio dei ceppi. Di regola l'operazione deve essere eseguita con 	<p>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>20.2 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>20.3. Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema frenante di cui al precedente punto 6.6. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.</p> <p>20.4 Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.</p>				<p>dei binari e le relative procedure di interfaccia.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cilindri a freno alimentati a pressione non superiore a 1.0 bar;</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzare la completa sfrenatura pneumatica del mezzo di trazione; - verificare l'efficacia del freno a mano, comandando l'inserzione del mezzo di trazione con il minimo sforzo di trazione. <p>Con questa operazione il mezzo deve rimanere immobile o, in caso di tendenza allo spostamento, annullato lo sforzo di trazione, dovrà verificarsi comunque l'arresto spontaneo.</p> <p>L'inserimento del freno ad accumulo di energia (a molla) per lo stazionamento deve essere eseguito rispettando le specifiche norme particolari di condotta (NPC).</p> <p>3. - Se il mezzo di trazione trovasi in stazionamento sui binari di deposito, il macchinista e l'aiuto macchinista possono allontanarsene, previa autorizzazione del capodeposito, anche contemporaneamente sempreché il mezzo sia posto in regolari condizioni di stazionamento.</p> <p>4. - Se una locomotiva a vapore trovasi in stazionamento sui binari di stazione, non però sui binari di corsa, gli agenti di condotta possono allontanarsene, ma non contemporaneamente, dovendo uno di essi rimanere a custodia della locomotiva. Di tale allontanamento dovrà essere informato il dirigente movimento.</p> <p>In casi particolari le Imprese Ferroviarie interessate potranno autorizzare l'assenza contemporanea degli agenti di condotta,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>provvedendo alla custodia della locomotiva a vapore a mezzo di altro agente appositamente abilitato.</p> <p>Per gli altri mezzi di trazione in stazionamento sui binari di stazione, non però sui binari di corsa, è ammesso l'allontanamento del personale di condotta col rispetto delle norme del comma 2. Di tale allontanamento dovrà essere informato il dirigente movimento.</p> <p>In tal caso dovranno essere consegnate, insieme alle chiavi per la chiusura delle porte dei mezzi di trazione, anche le eventuali chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) ad eccezione di quelle dei mezzi leggeri nell'apposito ufficio dell'Impresa Ferroviaria di appartenenza.</p> <p>5. - Se il mezzo di trazione trovasi sui binari di corsa di una stazione, il personale di macchina non può allontanarsene.</p> <p>6. - In corrispondenza ai marciapiedi delle stazioni i macchinisti devono, per quanto possibile, astenersi da qualsiasi operazione che comunque possa riuscire molesta ai viaggiatori.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;">Art. 6 bis Stazionamento dei rotabili di materiale ordinario</p> <p>1. — I veicoli in stazionamento devono essere, per quanto possibile, riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro e, se ne sono muniti, con il freno a mano serrato. Ciascun estremo delle colonne deve essere opportunamente fermato con una staffa fermacarri, in modo da evitare movimenti in ambedue i sensi, salvo</p>	<p>20.1 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</p>		I	IF GI	<p>I GI solo per ciò che riguarda l'indipendenza dei binari e le relative procedure di interfaccia.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eccezioni autorizzate dalle Unità periferiche, su richiesta delle Imprese Ferroviarie, in relazione a particolari situazioni locali.</p> <p>Alle operazioni di cui sopra deve provvedere il personale addetto alla formazione treni o il personale dei treni, secondo quanto disposto dall'Impresa Ferroviaria interessata.</p> <p>2. — I treni navetta devono essere immobilizzati a cura del personale di condotta, stazionando, con le procedure di cui al precedente art. 6 comma 2 e 2 bis, la locomotiva e la carrozza pilota. In alternativa possono essere adottate le procedure previste ai commi 3 e 3 bis. Condizioni più restrittive, da riportarsi nelle "Disposizioni varie per località di servizio" del Fascicolo Linea (o Fascicolo Orario), possono essere previste, sentite le Imprese Ferroviarie, dalle Unità periferiche, in base alle condizioni ambientali (ad esempio: pendenza del binario, particolari condizioni atmosferiche).</p> <p>Qualora sia necessario lo spostamento in manovra di un treno navetta già posto in stazionamento, il personale di condotta del mezzo di manovra ha l'obbligo di togliere i freni di stazionamento inseriti e di provvedere al successivo stazionamento al termine delle operazioni di manovra. In tale evenienza la prova di efficacia dei freni di stazionamento (precedente art. 6 comma 2 bis) deve essere eseguita utilizzando il mezzo di manovra.</p> <p>3. — Nel caso particolare di</p>	<p>climatiche avverse.</p> <p>20.2 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>20.3. Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema frenante di cui al precedente punto 6.6. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.</p> <p>20.4 Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazionamento dei treni di materiale ordinario con locomotiva agganciata, l'immobilizzazione potrà essere realizzata ponendo almeno due staffe fermacarri (una in un senso ed una nell'altro) sotto gli assi della locomotiva dove non agisce il freno a mano, in modo tale da evitare movimenti in ambedue i sensi. Le staffe devono essere poste in opera dopo che il personale di condotta abbia provveduto allo stazionamento del mezzo di trazione ed accertato l'efficacia del freno di stazionamento secondo le procedure dell'art. 6 comma 2 bis.</p> <p>In questo caso non è necessario il serraggio dei freni a mano dei veicoli componenti il convoglio.</p> <p>3 bis. — Per lo stazionamento dei treni di materiale viaggiatori vuoto con locomotiva agganciata (compresi i treni navetta), in alternativa alle specifiche procedure di cui ai precedenti commi, può essere adottata la procedura di cui all'art. 110 comma 2 della P.G.O.S., utilizzando in tal caso, prioritariamente, il freno di stazionamento della locomotiva.</p> <p>Tale procedura potrà essere applicata solo ed esclusivamente negli impianti presenziati (permanentemente o almeno per tutto il periodo di stazionamento) da personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria interessata, che dovrà considerare il materiale in sosta temporanea.</p> <p>3 bis. — Per lo stazionamento dei treni di materiale viaggiatori vuoto con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>locomotiva agganciata (compresi i treni navetta), in alternativa alle specifiche procedure di cui ai precedenti commi, può essere adottata la procedura di cui all'art. 110 comma 2 della P.G.O.S., utilizzando in tal caso, prioritariamente, il freno di stazionamento della locomotiva.</p> <p>Tale procedura potrà essere applicata solo ed esclusivamente negli impianti presenziati (permanentemente o almeno per tutto il periodo di stazionamento) da personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria interessata, che dovrà considerare il materiale in sosta temporanea.</p> <p>4. — Nei casi di temporaneo stazionamento, l'immobilizzazione dei treni di cui ai precedenti commi può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità per un tempo non superiore a 30 minuti.</p> <p>5. — In tutti i casi di stazionamento dei rotabili dovrà comunque essere garantita la loro immobilizzazione, adottando anche misure più restrittive di quelle riportate nei commi precedenti, quando situazioni particolari lo richiedano (forte pendenza del binario e/o condizioni climatiche avverse, ecc.).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;">Art. 7 Manovre</p>	<p>3.10 Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
1. – È denominato “manovra” qualsiasi spostamento di mezzi di trazione con o senza veicoli che si svolge, normalmente, nell’ambito di una località di servizio, eccezion fatta per l’avviamento di un treno che abbia ricevuto l’ordine di partenza e per l’ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.	una velocità che deve essere determinata istante per istante dall’agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.				
2. – È denominato istradamento il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra (alti o bassi) o da punti prestabiliti.	19.5 Il percorso di un movimento di manovra è denominato istradamento.		I	GI	
3. – Agli effetti dello svolgimento delle manovre, un binario o un fascio di binari, congiunto mediante comunicazione a quello che deve percorrere un treno, si considera “indipendente” da quest’ultimo quando i deviatori della comunicazione siano assicurati nella posizione dovuta e, cioè, non per la confluenza, mediante fermascambio di sicurezza o, eccezionalmente, quando siano presenziati da agente idoneo con obbligo di non rimuoverli da detta posizione.	8.14 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.		I	GI	
4. – Le manovre sull’itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono, di regola, continuare fino a quando vengono mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché: - la stazione sia protetta da segnale di 1ª categoria preceduto da segnale di avviso; - la pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione	19.19 I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle seguenti condizioni: - la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell’agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa	M	I	GI	Introdotta il principio che, i movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi a condizione che - la cabina di

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>non sia superiore al 15‰ in discesa.</p> <p>5. – Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 4 nonché in quelle che, per particolari situazioni d'impianto, sono stabilite dalle Unità periferiche interessate, le manovre sugli itinerari di arrivo e sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale d'arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese solo dopo acquisita la certezza che il treno atteso si sia fermato al segnale di protezione.</p> <p>6. – Il dirigente movimento (D.M.), qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 4.</p> <p>7. – Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o, comunque, per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.</p> <p>Alla norma precedente può farsi eccezione in talune stazioni con particolari esigenze di esercizio, munite di apparati centrali e di segnalamento di manovra, in base ad autorizzazioni accordate, dalle Unità centrali interessate.</p> <p>In tali casi si possono avere situazioni in cui:</p> <p>a) le manovre devono essere arrestate alla traversa di fermata per manovra di accostamento ubicata ad almeno 150 metri dal punto di convergenza con</p>	<p>cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio. <p>19.20 Un movimento di manovra può avvenire contemporaneamente al movimento di un treno quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'instradamento e l'itinerario sono indipendenti per disposizione d'impianto; - i collegamenti di sicurezza garantiscono, con la concessione dell'autorizzazione al movimento al treno, la completa indipendenza tra l'itinerario e l'instradamento; <p>19.21 Può essere ammesso un movimento di manovra contemporaneamente ad un movimento di treno pur essendo convergenti l'istradamento e l'itinerario, purché il movimento di manovra sia regolato mediante segnali di terra specifici per le manovre e siano messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad evitare che il movimento di manovra oltrepassi il punto</p>				<p>guida deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio. <p>Soppressa la procedura della sospensione delle manovre almeno 5 minuti prima dell'ora reale dell'arrivo del treno atteso.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'itinerario del treno. Dopo la fermata, chi comanda la manovra (1) può eventualmente autorizzarla ad avanzare con la massima cautela fino al segnale basso distinto per binario che protegge il punto di convergenza;</p> <p>b) il punto di convergenza tra i movimenti di manovra e gli itinerari dei treni può essere protetto come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da due segnali bassi consecutivi a via impedita, il più lontano dei quali dal punto di convergenza è ubicato ad una distanza da quest'ultimo non inferiore a 100 metri (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali bassi di manovra); - da un segnale alto di manovra a via impedita, ubicato a distanza non inferiore a 100 metri dal punto di convergenza (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali alti di manovra). <p>(1) Nel caso di manovre senza manovratore di cui al successivo comma 29, il macchinista, dopo la fermata, avvanzerà d'iniziativa con la massima cautela, fino al segnale basso interessato.</p> <p>8. - Le manovre, che si svolgono sui deviatoi dalla parte dell'uscita del treno atteso, devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istradamento della manovra. In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro devono osservarsi le norme dell'Art. 21 commi 15 e 16. Sono vietate le manovre in uscita all'atto del ricevimento del treno quando la pendenza media della linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al</p>	<p>di convergenza con l'itinerario del treno, tenendo conto delle caratteristiche del binario, delle caratteristiche del materiale rotabile e delle condizioni ambientali.</p>				

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
15‰ in discesa.					
<p>9. – Di regola, le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione che, di norma, è individuato sul terreno da apposito picchetto (1). Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, i movimenti devono essere autorizzati dal D.M. dopo aver adottato le prescritte cautele. La manovra deve essere sempre preceduta da un agente con segnale di arresto a mano a 200 metri di distanza. (1) Il punto protetto dal segnale si trova ad almeno 100 metri dal segnale di 1ª categoria verso la stazione o, se il segnale è di 2ª categoria, ad almeno 100 metri dal punto che può essere occupato da un treno ricoverato sotto il segnale stesso ed avente la massima composizione dei treni che si effettuano sulla linea. Esso è individuato, di norma, da apposito picchetto (Art. 65 ter R.S.). Nelle località di servizio munite di segnalamento plurimo di protezione è previsto un solo picchetto limite, ubicato con le modalità di cui sopra, rispetto al segnale che lo deve proteggere. L'effettivo posizionamento del picchetto, nell'ambito della località di servizio, spetta alle Unità periferiche interessate, in relazione alle specifiche esigenze locali.</p>	<p>19.16 I movimenti di manovra devono avvenire all'interno dei punti protetti dai segnali di protezione delle stazioni che devono essere segnalati sul terreno, con specifici segnali di terra. 19.17 Qualora un movimento di manovra debba oltrepassare il punto protetto dal segnale di protezione, deve essere preventivamente interrotta la circolazione dei treni nel tratto di linea attiguo.</p>		I	GI	
<p>10.– Nelle stazioni comuni con altre Amministrazioni, le manovre sono regolate secondo apposite convenzioni anche in deroga alle norme vigenti.</p>	<p>1.2 L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle norme o autorizzarne l'adozione.</p>	M		IF GI	<p>Non sono ammesse deroghe al RCF.</p> <p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p>
<p>10 bis.– Nel caso delle manovre ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del precedente comma 7, la cabina di guida deve essere dotata di</p>	<p>19.19 I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle seguenti condizioni:</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dispositivo vigilante attivo ed efficiente o, in alternativa, deve prevedersi la presenza nella stessa cabina di guida, di altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.</p> <p>Tale obbligo non sussiste nel caso di manovre spinte effettuate, ai sensi del successivo comma 28, lettera a), con il manovratore posto a bordo alla testa della colonna spinta.</p>	<p>- la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta;</p> <p>- Il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.</p>				
<p>11.- Le operazioni di manovra si realizzano con l'espletamento delle seguenti funzioni:</p> <p>- <i>dirigenza della manovra</i> La dirigenza della manovra consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra, compreso il macchinista, e può designare un agente incaricato di comandare il movimento disposto;</p> <p>- <i>sorveglianza della manovra</i> La sorveglianza consiste nel controllare il regolare svolgimento del programma prestabilito;</p> <p>- <i>autorizzazione della manovra</i> L'autorizzazione consiste nel benestare ad iniziare la manovra, dato dall'agente che predispone l'istradamento da percorrere.</p>	<p>19.2 Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:</p> <p>a) <i>dirigenza:</i> consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra;</p> <p>b) <i>autorizzazione:</i> consiste nel benestare ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso;</p> <p>c) <i>comando:</i> consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra;</p> <p>d) <i>esecuzione:</i> consiste nell'eseguire i movimenti di manovra</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'agente che autorizza la manovra è colui che svolge le funzioni di deviatore; - <i>comando della manovra</i></p> <p>Il comando consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto al macchinista.</p> <p>L'agente che comanda la manovra è colui che svolge le funzioni di manovratore; - <i>esecuzione della manovra</i></p> <p>L'esecuzione consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini impartiti.</p> <p>L'agente che esegue la manovra è il macchinista.</p> <p>Le suddette funzioni possono essere cumulate in maniera diversa, a seconda dei casi specifici.</p>	<p>in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.</p>				
<p>12.- Le manovre debbono essere dirette e sorvegliate dal personale addetto alla formazione treni o dal capotreno dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p>Si fa eccezione per gli impianti in cui la manovra è affidata a personale del gestore dell'Infrastruttura dove le suddette incombenze competono al D.M. o ad altro agente incaricato.</p> <p>13.- Non disponendo degli agenti necessari per accompagnare la manovra nei diversi spostamenti e per fare le occorrenti segnalazioni, può essere utilizzato il personale di scorta.</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>			IF	
<p>14.- L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio,</p>	<p>19.14 I movimenti di manovra che interessano veicoli con passeggeri a bordo devono essere eseguiti con le cautele necessarie a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve essere diretta e sorvegliata sul posto dal personale addetto a svolgere tali incombenze.</p> <p>Nel caso suddetto, basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.</p> <p>L'accostamento deve avvenire rallentando opportunamente la velocità allo scopo di evitare urti che possano arrecare danno ai viaggiatori.</p>	<p>funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.</p>				
<p>15.- Nel regolare la velocità delle manovre il macchinista dovrà tener conto dei mezzi frenanti di cui dispone, dello spazio di visuale libera, delle modalità con cui si svolge la manovra, nonché delle particolari condizioni di cui ai successivi commi 25 e 26.</p> <p>Le manovre debbono eseguirsi non superando in ogni caso la velocità di 30 km/h, salvo prescrizioni più restrittive.</p>	<p>19.8 L'agente di condotta che esegue il movimento di manovra deve stabilire la velocità del convoglio tenendo conto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - degli ordini ricevuti; - dell'efficacia del sistema frenante di cui dispone; - dello spazio di visuale libera; - delle modalità con cui si svolge il movimento; - delle eventuali particolari condizioni ambientali e contingenti condizioni locali. <p>La velocità dei movimenti di manovra non deve comunque superare i 30 km/h.</p>			IF	
<p>16. I movimenti di manovra possono essere regolati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con i segnali bassi (Art. 52 R.S.); - con i segnali alti per manovra (Art. 52 bis R.S.); - con i segnali a mano (Art. 60 R.S.); - con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni, aventi le caratteristiche di cui all'Allegato XVI punto 1 della presente Istruzione; 	<p>19.6 Un movimento di manovra può essere regolato:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) con segnali di terra anche specifici per le manovre; b) con ordini verbali; c) con specifici segnali a mano; d) con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni o a mezzo di altro sistema di comunicazione. 	M	I	GI	<p>I movimenti di manovra regolati con i segnali di terra normalmente utilizzati per i treni deve avvenire con le norme che regolano il movimento dei treni.</p> <p>Le manovre sulle selle di lancio, nei tunnel di lavaggio e nelle</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione (citofono di bordo, telefono cellulare) in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;</p> <p>- con accordi verbali;</p> <p>- sulle selle di lancio, nei tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto, mediante segnali specifici (All. 1/R.S., punti 1 e 3).</p> <p>Determinati tipi di movimenti di manovra possono essere regolati con i segnali fissi per treni, eventualmente integrati da indicatori di direzione, secondo specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate, e riportate nelle disposizioni locali e nell'Orario di Servizio.</p> <p>17. – Un movimento di manovra regolato da segnali alti di manovra, quando questi forniscono gli aspetti di via libera previsti dal R.S., può estendersi fino:</p> <p>- al successivo segnale alto di manovra disposto a via impedita;</p> <p>- al paraurti di binario tronco;</p> <p>- al punto d'ingombro preannunciato con specifico aspetto.</p> <p>Nei casi suddetti, i segnali bassi, posti a valle dei segnali alti a via libera, non hanno significato.</p> <p>Nelle stazioni dotate di segnali alti di manovra, un movimento è comandato dai segnali bassi nei seguenti casi:</p> <p>a) quando lungo l'istradamento interessato manchino i segnali alti;</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>invasature delle navi traghetto non sono di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) quando un segnale alto è disposto a via impedita o spento ed il segnale basso posto in corrispondenza è a via libera.</p> <p>Inoltre, se la manovra è comandata da segnale alto comune a più binari, deve essere rispettato il segnale basso relativo al binario da cui la manovra parte.</p>					
<p>18. – Un movimento di manovra regolato da segnali bassi di manovra, quando questi forniscono l'aspetto di "libero passaggio" previsto dal Regolamento Segnali, può estendersi fino:</p> <ul style="list-style-type: none"> -al successivo segnale basso disposto a via impedita; -al paraurti di binario tronco; -ad un punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra. <p>19. – Un movimento di manovra non regolato da segnali fissi di manovra si estende fino al punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.</p>	<p>19.5 Il percorso di un movimento di manovra è denominato istradamento.</p>		I	GI	<p>L'estensione dei movimenti di manovra regolati dai segnali bassi di manovra e determinata dall'aspetto della segnalazione.</p>
<p>20. – L'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra non è richiesta, quando la frenatura dei mezzi di trazione attivi è sufficiente, salvo quanto previsto ai successivi capoversi.</p> <p>Il freno continuo deve essere attivato quando le manovre interessano treni viaggiatori o materiale per treni viaggiatori, movimentato nell'ambito degli impianti ferroviari, fatta eccezione per le manovre eseguite all'interno degli impianti riparatori.</p> <p>L'attivazione del freno continuo è in ogni caso richiesta per le manovre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - che si svolgano in determinate condizioni (binari non indipendenti da quelli destinati alla circolazione dei treni, scarsa visibilità, ecc.); - che interessino veicoli sui quali sia già 	<p>19.19 I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che 			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attivo il freno continuo;</p> <ul style="list-style-type: none"> - che interessino colonne pesanti (tenuto conto della capacità frenante del mezzo di trazione) specialmente se si spostano su binari in pendenza. In quest'ultimo caso è ammesso attivare il freno continuo su una sola parte della colonna in manovra, onde aumentare convenientemente lo sforzo frenante disponibile. <p>Le Unità periferiche, sentite le Imprese Ferroviarie, stabiliranno in quali altri casi specifici l'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra si presenti conveniente, in relazione all'effettivo snellimento del servizio ed alla maggiore sicurezza conseguibile ed impartiranno le opportune disposizioni.</p>	<p>comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio. 				
<p>21. - I manovratori devono avvisare preventivamente il macchinista del mezzo di trazione dei movimenti di manovra da eseguire.</p>	<p>19.7 I movimenti di manovra devono essere preventivamente comunicati all'agente che comanda la manovra e a quello che la esegue, così come le eventuali modifiche di movimenti già comunicati.</p>			IF	
<p>22. - Per i movimenti di manovra comandati con segnali a mano (Art. 60 R.S.), i manovratori devono fare i segnali necessari in modo che siano percepiti con continuità e chiarezza dal macchinista che si trova al proprio posto sul mezzo di trazione, salvo quanto previsto ai successivi commi 23 e 24 per le manovre con radiotelefono o con l'impiego della valvola portatile di frenatura.</p>	<p>19.10 Quando i movimenti di manovra sono regolati con i segnali a mano, l'agente che li comanda deve esporre i prescritti segnali in modo che siano percepiti con continuità dall'agente di condotta; quest'ultimo ha l'obbligo di prestare attenzione continua ai segnali medesimi ed arrestare prontamente il treno qualora i citati segnali non vengano più percepiti.</p>			IF	
<p>23. - I manovratori ed i mezzi di trazione utilizzati per le manovre possono essere dotati di radiotelefoni portatili o fissi con i quali i movimenti di manovra vengono</p>	<p>19.11 I movimenti di manovra regolati a mezzo di radiotelefoni o altro sistema di comunicazione, sono ammessi purché sia garantito che:</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>regolati mediante comunicazioni verbali a distanza fra il manovratore e il macchinista, in luogo dei segnali a mano di cui al precedente comma.</p> <p>La normativa di esercizio per l'impiego dei radiotelefoni è riportata nell'Alleg. XVI punto 1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - l'agente che comanda il movimento e quello che lo esegue siano identificabili univocamente; - la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto dall'agente di condotta sia rilevabile con continuità; - il movimento di manovra sia immediatamente arrestato in caso di interruzione della comunicazione. 				
<p>24. - Le Unità periferiche interessate possono autorizzare, in particolari situazioni d'esercizio (frequenti movimenti di colonne spinte, manovre spinte di particolare pericolosità per le persone, ecc.), l'impiego della valvola portatile di frenatura.</p> <p>Il manovratore, incaricato di comandare una colonna, prima di iniziare il movimento di spinta, deve prendere i necessari accordi con il macchinista ed avvisarlo dell'impiego della valvola portatile.</p> <p>Se la valvola portatile di frenatura è impiegata per movimenti di colonne spinte senza inversioni intermedie di marcia (trasferimento di materiale rotabile dai parchi alle stazioni e viceversa), non è necessario, anche in assenza di radiotelefoni, l'impiego continuo dei segnali a mano per regolare la velocità e per determinare l'arresto dei movimenti medesimi. Per la ripresa del movimento dopo un eventuale arresto, il manovratore deve impartire esplicito ordine al macchinista, prendendo con lo stesso gli eventuali accordi necessari.</p>	<p>19.4 I movimenti di manovra spinti devono essere accompagnati a terra dall'agente che comanda la manovra. E' consentito che tale agente prenda posto sul convoglio, alla testa dello stesso, quando tale agente possa arrestare direttamente il convoglio nel tratto di visuale libera attivando il sistema frenante.</p>			IF	
<p>25. - Salvo quanto previsto al successivo comma 29, nessun movimento può essere</p>	<p>19.10 Quando i movimenti di manovra sono regolati con i segnali a mano,</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fatto sui binari di una stazione senza le segnalazioni prescritte.</p> <p>Quando la manovra è comandata da segnali a mano, il personale di macchina può iniziare un movimento solo nel rispetto del segnale ottico esposto dal manovratore che sta più vicino al mezzo di trazione; nell'imminenza di mettere in moto la manovra non deve, possibilmente, perdere di vista detto manovratore.</p> <p>Nel caso di manovre comandate con radiotelefono, il macchinista può iniziare un movimento solo dopo aver ricevuto l'ordine prescritto.</p> <p>Durante i movimenti di manovra deve inoltre prestare la massima attenzione ai segnali che vengono fatti, agli ordini ricevuti tramite radiotelefono, ai segnali che comandano la manovra, nonché ai binari verso cui la manovra stessa si dirige. In caso di ridotta visibilità per avverse condizioni atmosferiche o per contingenti situazioni locali, il macchinista deve, ai fini predetti, regolare conseguentemente la velocità.</p>	<p>l'agente che li comanda deve esporre i prescritti segnali in modo che siano percepiti con continuità dall'agente di condotta; quest'ultimo ha l'obbligo di prestare attenzione continua ai segnali medesimi ed arrestare prontamente il treno qualora i citati segnali non vengano più percepiti.</p> <p>19.11 I movimenti di manovra regolati a mezzo di radiotelefoni o altro sistema di comunicazione, sono ammessi purché sia garantito che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'agente che comanda il movimento e quello che lo esegue siano identificabili univocamente; - la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto dall'agente di condotta sia rilevabile con continuità; - il movimento di manovra sia immediatamente arrestato in caso di interruzione della comunicazione. 				
<p>26. - Esclusi i casi di manovra spinta, se la manovra non è comandata da segnali fissi, il personale di macchina deve anche verificare la posizione dei deviatori prima di impegnarli; inoltre, col fischio del mezzo di trazione, deve richiamare l'attenzione di chi eventualmente si trovasse nei pressi dell'istradamento.</p>	<p>19.9 Nei movimenti di manovra trainati non regolati da segnali di terra di cui al punto 19.6, lettera a), l'agente di condotta deve anche verificare la posizione dei deviatori prima di impegnarli.</p>			IF	
<p>27. - Il macchinista quando il mezzo di trazione trovasi in moto, deve stare a portata degli apparecchi di comando e di</p>	<p>19.19 I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>frenatura; il secondo agente di macchina, nei casi in cui è prescritta la presenza, deve osservare i segnali di manovra dalla parte opposta del macchinista. Nel caso d'impiego della valvola portatile di cui al comma 24, il macchinista dovrà prestare attenzione ai manometri della condotta per incrementare la frenatura in caso di necessità.</p>	<p>seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta; - il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio. 				
<p>28. -Quando la cabina di guida da cui viene eseguita la manovra non si trova in testa alla colonna nel senso del movimento, un manovratore deve, tranne nei casi di cui al successivo capoverso, accompagnarla a terra, mantenendosi in posizione tale da poter sorvegliare l'istadamento da percorrere nonché da poter effettuare al guidatore le segnalazioni necessarie. È consentito che il manovratore prenda posto in testa alla colonna spinta nei seguenti casi: a) quando la colonna sia munita di freno continuo automatico attivo e questo</p>	<p>19.4 I movimenti di manovra spinti devono essere accompagnati a terra dall'agente che comanda la manovra. E' consentito che tale agente prenda posto sul convoglio, alla testa dello stesso, quando tale agente possa arrestare direttamente il convoglio nel tratto di visuale libera attivando il sistema frenante.</p>	M		IF	<p>Soppressa la norma di cui al punto b).</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>possa essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure quando sia possibile azionare la frenatura di emergenza tramite il rubinetto di comando della frenatura di emergenza (o altro dispositivo di comando della frenatura continua automatica) presente in cabina di guida. In questo caso</p> <ul style="list-style-type: none"> - il manovratore deve conoscere le operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina; - l'agente di condotta e il manovratore devono rimanere in contatto continuo con comunicazioni dirette a mezzo citofono di bordo o telefono cellulare, in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto e il movimento possa essere arrestato qualora si interrompa la comunicazione. <p>b) quando, in relazione alla limitata composizione della colonna spinta, alla velocità e alle condizioni di svolgimento della manovra, possa, all'occorrenza, essere garantito l'arresto della colonna stessa nella visuale libera dall'agente di testa. Dalla composizione della colonna spinta si prescinde quando i movimenti di manovra sono regolati per mezzo di radiotelefoni.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>29. – Le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) solo quando siano rispettate tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siano regolate da segnali fissi; - siano eseguite dalla cabina di guida 	<p>19.3 Gli agenti che comandano e che eseguono i movimenti di manovra devono preventivamente conoscere le particolari condizioni della località di servizio connesse al servizio di manovra.</p> <p>19.13 I movimenti di manovra possono</p>			IF	<p>Quando sono presenti entrambi gli agenti le particolari conoscenze di ognuno sono quelle relative alla specifica funzione svolta.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'agente di condotta abbia esatta conoscenza della località di servizio e delle sue particolarità connesse al servizio di manovra. 	<p>essere effettuati senza la presenza dell'agente che li comanda purché siano rispettate le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siano regolati da segnali di terra di cui al punto 19.6, lettera a); - siano trainati. 				
<p>30. – Nelle zone in cui, per situazioni locali d'impianto o di esercizio, le manovre potrebbero rivelarsi particolarmente pericolose per le persone, le Unità periferiche interessate possono impartire opportune norme cautelative.</p>					<p>Gli aspetti di sicurezza del personale non sono disciplinati dal RCF.</p>
<p>31. – Qualora con una manovra si debba oltrepassare un segnale basso spento (se trattasi di segnale basso luminoso) o disposto a via impedita, il deviatore, esperiti gli accertamenti di sua spettanza, autorizzerà a chi comanda la manovra, con le modalità stabilite dalle norme locali, il movimento richiesto.</p> <p>Analogamente si debba oltrepassare un segnale alto di manovra spento o disposto a via impedita e qualora sia contemporaneamente inefficiente anche il segnale basso che sussidia il segnale alto di manovra.</p> <p>Nei movimenti di manovra scortati da manovratore, questi deve avvisare verbalmente il macchinista fornendogli le</p>	<p>19.6 Un movimento di manovra può essere regolato:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) con segnali di terra anche specifici per le manovre; b) con ordini verbali; c) con specifici segnali a mano; d) con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni o a mezzo di altro sistema di comunicazione. 	M	I	GI	<p>I movimenti di manovra regolati con i segnali di terra normalmente utilizzati per i treni deve avvenire con le norme che regolano il movimento dei treni, comprese quelle per il loro superamento a via impedita.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
informazioni necessarie. Quando la manovra avviene senza la presenza del manovratore spetta a chi autorizza i movimenti, di avvisare verbalmente il macchinista del segnale spento o a via impedita.					
32. – Il macchinista, qualora rilevi che un deviatoio incontrato di calcio è disposto in falsa posizione, non deve avanzare oltre la relativa traversa limite (1). Se accidentalmente venisse impegnato un deviatoio di calcio in falsa posizione, il macchinista non deve eseguire alcun movimento in senso opposto finché non sia normalizzata la posizione del deviatoio stesso. (1) Tale disposizione non si applica per i deviatoi tallonabili a ritorno elastico per i quali sono da osservare le specifiche istruzioni	1.4 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.			IF	
33. – Nella esecuzione delle manovre sui binari del deposito, senza l'intervento di un agente di stazione è vietato impegnare i deviatoi ed i binari del movimento.					Non di competenza dell'ANSF.
34. – Per lo stazionamento dei veicoli sui binari di stazione deve essere rispettato quanto previsto al precedente art. 6 bis.	20.1 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. 20.2 I binari sui quali avviene lo		I	IF GI	I GI solo per ciò che riguarda l'indipendenza dei binari e le relative procedure di interfaccia.

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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>20.3. Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema frenante di cui al precedente punto 6.6. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.</p> <p>20.4 Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.</p>				
<p>35. – Per i treni senza capotreno, nelle stazioni ove non sia in servizio il personale addetto alla manovra e nelle fermate, le manovre sono ammesse solo per scarto veicoli in avaria o altra emergenza. In tal caso spetta al personale di condotta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mettersi in contatto con il Referente della propria impresa ferroviaria per ricevere istruzioni circa il rispetto della composizione del treno riguardo all'eventuale presenza di merci pericolose, prima di procedere all'eventuale scarto veicoli; - garantire l'immobilizzazione dei 	<p>19.13 I movimenti di manovra possono essere effettuati senza la presenza dell'agente che li comanda purché siano rispettate le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siano regolati da segnali di terra di cui al punto 19.6, lettera a); - siano trainati. 			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
veicoli lasciati in stazionamento.					
36. - E' vietato di gettare rosticci sui deviatori, sulle piattaforme ed in altre località, ove potrebbero dar luogo ad inconvenienti, nonché di gettare acqua od azionare le sabbie sui deviatori e sui relativi pedali.			I	GI	
Art. 8 <i>Soppresso</i>					
Art. 9 Manovre sulle piattaforme e sui ponti a bilico 1. - Prima di impegnare una piattaforma sia con la locomotiva che coi veicoli, deve essere accertato che essa sia bene a posto e assicurata coi fermagli. 2. - E' proibito impegnare con la locomotiva i ponti a bilico che non siano a rotaia continua e che non abbiano il relativo segnale disposto per il passaggio. 3. - I rotabili da girare sulle piattaforme devono essere fermati con staffe, salvo che gli stessi vengano frenati con freno moderabile o con freno continuo automatico dall'agente incaricato. I mezzi di trazione elettrici o rotabili eventualmente dotati di organi di presa corrente, dovranno avere, durante la giratura, gli organi stessi abbassati.					Non di competenza dell'ANSF.
Art. 10 Manovra dei treni con più locomotive 1. - Le manovre di un treno rimorchiato da più locomotive, quando trattasi semplicemente di togliere od aggiungere un solo veicolo o gruppo di veicoli,				IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>possono essere eseguite da tutte le locomotive riunite. In tal caso è sempre il macchinista della locomotiva di testa che regola i movimenti secondo i segnali del manovratore.</p> <p>2.- Quando invece in una data stazione debbasi effettuare diversi movimenti, le manovre saranno di regola eseguite dalla locomotiva che trovasi direttamente agganciata ai veicoli.</p> <p>3.- Qualora si tratti di un treno rimorchiato da locomotive in comando multiplo, prima di iniziare le operazioni di manovra, dovrà essere disattivato il telecomando delle locomotive accoppiate.</p>					
<p>Art. 11</p> <p>Manovre a spinta ed a gravità</p> <p>1. – Le manovre a spinta vengono eseguite lanciando con adeguata velocità e per breve tratto, uno o più veicoli sganciati in modo da imprimere loro una spinta sufficiente a farli proseguire da soli fino al punto voluto.</p> <p>2.- Le manovre a spinta non ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso dell'articolo 7, comma 7, sono ammesse negli scali merci, sui binari di deposito dei veicoli, sui binari secondari di stazione e, solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo, anche sui binari di circolazione.</p> <p>3.- Nell'orario sono indicate con segno convenzionale le stazioni dove sono vietate le manovre a spinta o sono permesse solamente da una parte del piazzale.</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>19.1 In base alla modalità di effettuazione i movimenti di manovra possono essere:</p> <p>a) <i>trainati</i>, quando la cabina di guida da cui viene eseguito il movimento si trova in testa alla colonna, nel senso del movimento stesso;</p> <p>b) <i>spinti</i>, quando la cabina di guida da cui viene eseguito il movimento non si</p>	M	I	GI	<p>Le manovre a gravità si effettuano in impianti non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4. In qualsiasi stazione, autorizzata o no, le manovre a spinta sono vietate:</p> <p><i>a)</i> quando interessino veicoli viaggiatori, altri veicoli contenenti persone, nonché carrozze speciali (per visita linea, ispezioni trolley, carrozze dinamometriche e simili) anche se non occupate;</p> <p><i>b)</i> quando interessino locomotive od automotori inattivi;</p> <p><i>c)</i> quando interessino veicoli recanti marcature od etichette che prescrivano tale restrizione di manovra;</p> <p><i>d)</i> quando interessino trasporti richiedenti l'impiego di più di un carro;</p> <p><i>e)</i> quando, per scarsa visibilità dovuta ad intemperie o ad altre contingenti situazioni locali (mancanza di illuminazione, ecc.), non si possa facilmente regolare la velocità;</p> <p><i>f)</i> quando le manovre interessino binari sui quali, o nelle cui vicinanze, si eseguono lavori.</p> <p>5. – Il macchinista, prima di eseguire una manovra a spinta, deve essere informato delle condizioni in cui questa dovrebbe effettuarsi, cioè del numero dei veicoli staccati, del punto approssimativo ove questi debbono essere inviati, e dei mezzi d'arresto disponibili (freni, staffe fermacarri, ecc.). In base a questi elementi il macchinista giudicherà se la manovra a spinta possa eseguirsi senza pericolo.</p> <p>6. – In alcune speciali stazioni di smistamento i carri sganciati fra loro o a gruppi vengono spinti sulla sella di lancio, o portati sul binario di lancio, da dove, per</p>	<p>trova in testa alla colonna, nel senso del movimento stesso;</p> <p><i>c)</i> <i>a spinta</i>, quando il movimento viene eseguito lanciando opportunamente uno o più veicoli sganciati dal resto della colonna, in modo da imprimere loro una spinta sufficiente a farli proseguire da soli fino al punto voluto;</p> <p><i>d)</i> <i>a gravità</i>, quelli che si eseguono, in impianti specificamente attrezzati e non atti alla circolazione dei treni, spingendo i veicoli, sganciati fra loro o riuniti a gruppi su un punto particolare dal quale, proseguono per gravità sui binari di destinazione.</p> <p>19.22 I movimenti di manovra a spinta sui binari di circolazione delle stazioni sono ammessi purché tali binari siano indipendenti da quelli percorsi da treni o altre manovre. Tali movimenti sono sempre vietati quando interessano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veicoli con persone a bordo; - veicoli contenenti merci pericolose. <p>19.23 L'agente che comanda un movimento di manovra a spinta deve assicurarsi che non vi siano impedimenti sul binario interessato al movimento o in sua immediata vicinanza. Inoltre, deve indicare all'agente che esegue il movimento la quantità dei veicoli interessati, il punto dove questi si devono arrestare e i mezzi disponibili per il loro arresto.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>effetto della pendenza, si avviano nei vari binari del fascio direzioni.</p> <p>7. – I carri che non devono subire manovre a spinta, ad eccezione di quelli contenenti merci pericolose, possono essere manovrati a gravità a condizioni che il carro da lanciare sia accompagnato da apposito agente che ne presenti il freno e regoli con tale mezzo la sua discesa lungo la rampa in modo da garantirne l'arresto nel punto stabilito. Nel caso che il carro da lanciare fosse sprovvisto di freno dovrà provvedersi perché il carro stesso sia lanciato insieme con altro carro con freno efficiente e presenziato come detto sopra.</p> <p>8. –In alcune stazioni di smistamento, dotate di particolari attrezzature od aventi particolari caratteristiche organizzative, le Unità centrali interessate possono stabilire che i carri carichi di alcuni tipi di merce, soggetti al divieto di manovra a spinta, ai soli fini delle manovre a gravità non sottostanno al divieto stesso e pertanto per essi non si rende necessario il rispetto delle condizioni di cui al comma 7; fanno eccezione i carri contenenti merci pericolose, per i quali valgono le specifiche norme emanate a parte dalle Unità centrali interessate.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Art. 12 <i>Soppresso</i></p>					
<p style="text-align: center;">Art. 13 Disposizioni per l'esecuzione delle unioni</p> <p>1.– Sui binari non appartenenti ai depositi locomotive, l'aggancio e lo sgancio degli organi di trazione dei veicoli e dei mezzi di</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</p>			<p>IF</p>	<p>Le operazioni effettuate nei depositi locomotive e nelle rimesse non rientrano nelle competenze dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trazione, l'unione ed il distacco degli accoppiamenti del freno continuo e, nei treni classificati viaggiatori, anche della condotta principale dei servizi, nonché degli accoppiamenti del riscaldamento a vapore, della condotta AT e delle altre condotte elettriche a bassa tensione sono effettuati dai manovratori.</p> <p>2.– L'unione delle condotte pneumatiche ed elettriche deve essere eseguita solo dopo aver congiunto gli organi di trazione. Il distacco degli organi di trazione deve essere eseguito solo dopo aver disgiunto le condotte elettriche e pneumatiche anzidette.</p> <p>Gli accoppiamenti disgiunti debbono essere collocati nei relativi sostegni.</p> <p>3.– Le operazioni di sgancio ed aggancio del carro riscaldatore e quelle necessarie alle manovre dei mezzi di trazione effettuate nei depositi locomotive e nelle rimesse devono essere effettuate dal personale designato all'esecuzione delle manovre od in assenza di esso, dal personale di macchina.</p> <p>Per unire materiale rotabile in moto con altro fermo l'agente incaricato deve attendere l'accostamento delle due parti a lato del binario e solo dopo l'arresto ed il normale accostamento introdursi fra i rotabili ed eseguire l'aggancio. Dopo eseguito l'aggancio, egli deve uscire di mezzo ai rotabili quando tutto il complesso sia fermo.</p> <p>Nell'abbassarsi sotto i respingenti per entrare in mezzo ai rotabili e per uscirne, nelle operazioni di agganciamento o sganciamento, l'agente incaricato deve utilizzare gli appositi sostegni posti sotto i</p>	<p>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 delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>respingenti, ove esistono.</p> <p>Le particolari attribuzioni del personale di macchina riguardanti l'accoppiamento dei mezzi leggeri sono riportate nella P.G.O.S..</p> <p>4. - Il macchinista deve assicurarsi che l'unione degli organi di aggancio, della condotta del freno continuo, di quella principale dei servizi, della condotta AT, delle altre condotte elettriche a bassa tensione, e del riscaldamento a vapore col primo veicolo del treno, venga eseguita correttamente dagli agenti a ciò incaricati.</p> <p>5. - Il distacco e l'attacco del tender della macchina, nel caso necessitasse per la giratura della locomotiva a vapore, devono essere eseguiti dal personale della locomotiva stessa.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF 2012)</p>				
<p>6. - Il tiro dei tenditori deve essere regolato come segue:</p> <p>a) nei treni viaggiatori, i tenditori devono essere serrati in modo che, su binario in piano e rettilineo, i respingenti siano leggermente compressi. La vite dei tenditori deve eseguire 1,5÷2 giri dopo che i respingenti sono stati portati a contatto e i tenditori siano stati posti in tensione in modo da recuperare gli eventuali giochi esistenti sulla trazione e repulsione;</p> <p>b) nei treni merci le viti dei tenditori devono essere serrate in modo da assicurare il contatto dei respingenti; i tenditori di congiunzione dei carri a bilico devono essere serrati a fondo.</p> <p>Sulle viti dei tenditori di alcuni rotabili, sono applicati quattro anelli distanziatori che</p>	<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; - dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; - dalla massa e della lunghezza del treno; - dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; - dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, 			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
impediscono il serraggio eccessivo dei tenditori medesimi.	tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.				
<p align="center">Art.14</p> <p align="center">Linee, località di servizio e treni</p> <p>1. - La circolazione ferroviaria si svolge su linee ad uno o più binari. Le linee a «<i>semplice binario</i>» sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi sull'unica sede disponibile. Le linee a «<i>doppio binario</i>» sono attrezzate per la circolazione dei treni sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia. Detto binario è denominato «<i>legale</i>». Quando eccezionalmente i treni percorrono il binario di destra si dice che essi viaggiano su binario «<i>illegale</i>».</p> <p>2. - Norme particolari di circolazione possono essere impartite dalle Unità Centrali interessate o dalle Unità periferiche interessate, per linee a doppio binario che siano specialmente attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi, nonché per complessi a tre binari.</p> <p>3. - Le linee sono divise in «<i>tronchi</i>» delimitati da stazioni capotronco. Lungo le linee esistono località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni.</p>	<p>2.1 L'infrastruttura ferroviaria è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, da altri posti in linea e dagli impianti e apparati di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria. Fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria anche le apparecchiature elettriche per la trazione dei treni.</p> <p>2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia.</p>	M	I	GI	Tutti i binari di tutte le linee sono attrezzati per la circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia (attrezzaggio standard), salvo i binari di alcune linee a doppio binario che sono attrezzati per un solo senso, sui quali la circolazione avviene sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia stesso.
<p>4. - Diconsi «<i>stazioni</i>» le località di servizio, normalmente delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti</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</p>	M	I	GI	Tutte le stazioni sono previste con il doppio segnalamento di protezione e partenza

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>atti ad effettuarvi le precedenza fra treni nello stesso senso e sul semplice binario gli incroci fra treni in senso opposto.</p> <p>Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate «<i>posti di movimento</i>»</p> <p>Una stessa stazione può comprendere più posti di movimento.</p> <p>Le stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza sono indicate, con apposito segno distintivo nell'Orario di Servizio.</p> <p>5. – Fra le stazioni si distinguono le:</p> <ul style="list-style-type: none"> – «<i>stazioni di testa</i>», quelle contrassegnate come tali nell'Orario di Servizio; – «<i>stazioni di diramazione</i>», nelle quali convergono due o più linee; – «<i>stazioni di passaggio fra il doppio ed il semplice binario</i>» – «<i>stazioni capotronco</i>», che delimitano un tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione. <p>Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata «<i>capotronco principale</i>».</p> <p>In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'Orario di Servizio con appositi segni convenzionali.</p> <p>6. – Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari «<i>di circolazione</i>» (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i binari «<i>secondari</i>» (non adibiti normalmente al movimento dei treni).</p>	<p>di protezione.</p> <p>2.13 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <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 sono denominate posti di movimento; – <i>bivi</i>: da essi si diramano più linee; – <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; – <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario; – <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al distanziamento dei treni. <p>2.14 Le località di servizio possono essere dotate di più segnali di protezione e di partenza.</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</p>				<p>completo.</p> <p>Le stazioni capotronco non sono più disciplinate, in quanto aspetto organizzativo.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Vengono denominati binari «<i>di corsa</i>» i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione. Tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati di regola per il transito dei treni senza fermata.</p>	<p>alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p>6 bis. – Sono denominate «<i>posti di comunicazione</i>» le località di servizio poste su linee a doppio binario, protette da segnali di blocco, sprovviste di segnali di partenza e d'impianti atti ad effettuarvi precedenza, ma munite di comunicazioni per il passaggio da un binario all'altro.</p> <p>I posti di comunicazione non telecomandati, possono essere impresenziati oppure presenziati da dirigente movimento o da agente di guardia; in quest'ultimo caso la manovra dei deviatori è inibita.</p> <p>7. – Fra due stazioni successive possono esistere posti di servizio, muniti di segnali fissi ed adibiti al di stanziamento dei treni, che vengono denominati «<i>posti di blocco intermedi</i>»</p> <p>8. – Sono denominati «<i>bivi</i>», «<i>posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario</i>», «<i>attraversamenti</i>», le località di servizio protette da segnali fissi situate fuori delle stazioni e munite rispettivamente di impianti di diramazione di due o più linee, di confluenza in binario unico di linea a doppio binario, di intersezione di più linee.</p> <p>Dette località di servizio, quando non siano esercitate in telecomando, sono presenziate di regola da deviatori.</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>2.13 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>stazioni</i>: in esse possonoomissis..... posti di movimento; – <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; – <i>posti di passaggio tra il doppioomissis</i>..... dei treni. 		I	GI	<p>Gli attraversamenti non vengono più regolamentati in quanto non più esistenti.</p> <p>La presenza o meno del regolatore della circolazione nelle località di servizio e la sua specifica qualifica non vengono più disciplinate in quanto ritenute di competenza del GI, nel rispetto del punto 1.5 del nuovo RCF</p> <p>Le 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 il blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCSL2) sono</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
8 bis. – Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema 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), per la delimitazione delle stazioni e la protezione dei posti di comunicazione e dei bivi sono utilizzati appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui Segnali.					regolamentate con gli stessi principi delle altre linee.
9. – Sono denominate « <i>fermate</i> » le località, adibite al servizio pubblico, che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, precedenze e manovre. Le fermate sono normalmente impresenziate. Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.	2.18 Le fermate sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.	M	I	GI	Le fermate regolamentate nel RCF non intervengono mai nel distanziamento dei treni.
10. – Soppresso.					
11. – Sono « <i>stazioni disabilite</i> » le stazioni temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci o precedenze di treni.	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. 8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.		I	GI	La presenza o meno del regolatore della circolazione nelle località di servizio e la sua specifica qualifica non vengono più disciplinate in quanto ritenute di competenza del GI, nel rispetto del punto 1.5 del RCF.
12. – Sono denominate « <i>posti intermedi</i> » le stazioni disabilite, nonché le località di servizio definite ai commi dal 6 <i>bis</i> al 10, salvo che non vengano presenziate da dirigente movimento.	2.16 In linea possono essere presenti postazioni fisse o temporanee per lo svolgimento di attività con impatto sulla sicurezza della circolazione: i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Sono denominati «<i>posti di linea</i>» i posti fissi per la custodia (1) dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dalle Unità periferiche interessate, nonché i cantieri di lavoro (2).</p> <p>I posti intermedi che manovrano passaggi a livello sono assimilati ai posti di linea per quanto riguarda il servizio dei passaggi a livello stessi.</p> <p>Le località di servizio definite ai commi dal 6 bis al 10, quando vengano presenziate da dirigente movimento sono assimilate ai fini della circolazione, ai posti di movimento salvo quanto specificatamente disposto dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Quando una località di servizio svolga contemporaneamente più funzioni (es. Bivio/P.C.) nell'Orario di Servizio devono essere specificamente indicate le effettive funzioni svolte.</p> <p>(1) Agli effetti del presente regolamento si considerano «<i>custodia</i>» i passaggi a livello il cui servizio sia effettuato sul posto o con manovra a distanza, a cura del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>(2) Con la denominazione di «<i>cantiere</i>» si intende un nucleo di lavoro operante per determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella «C» oppure «S» stabilita dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>12 bis.- I raccordi sono impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili e si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea.</p> <p>Il movimento dei veicoli da e verso i raccordi avviene secondo modalità</p>	<p>presenziate, i posti di manovra dei deviatori in linea, i posti fissi di vigilanza dell'infrastruttura, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).</p> <p>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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate, all'occorrenza, nell'Orario di Servizio.</p> <p>In alcune stazioni marittime di approdo delle navi traghetto esistono apposite invasature munite di ponti mobili che servono a congiungere i binari della nave con quelli della stazione.</p> <p>12 ter. - Sulle linee di cui al precedente comma 2, le stazioni, i posti di comunicazione, ed i bivi sono definiti <i>posti di servizio</i>.</p>					
<p>12 quater. - Su determinati tratti di linea in galleria, sono presenti punti singolari di linea, individuati per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza, denominati Posti di Esodo (PdE). I tratti di linea dove sono presenti i PdE devono essere indicati nell'Orario di Servizio, riportando per ogni PdE la progressiva chilometrica del punto di fermata del treno. Tali PdE devono essere segnalati sul terreno attraverso le apposite tabelle di cui all'articolo 65bis, comma 3, del Regolamento sui Segnali.</p> <p>I PdE possono svolgere la funzione di distanziamento dei treni. In questo caso i PdE sono anche muniti dei segnali di cui all'articolo 43bis del Regolamento sui Segnali. Ciascun Posto di Esodo può essere escluso dall'esercizio.</p>	<p>2.17 I posti di esodo (PdE), sono impianti nei quali è possibile evacuare l'infrastruttura ferroviaria in caso di emergenza.</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>		I	GI	
<p>13. - Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce <i>treno</i> qualsiasi mezzo di trazione (3), con o senza veicoli che debba</p>	<p>3.9 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per</p>	M	I	GI	<p>I documenti non di sicurezza che accompagnano i treni</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>viaggiare da una ad altra località di servizio o che parta da una località per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella località stessa.</p> <p>La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza dalla località di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella località terminale di esso.</p> <p>Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle località di servizio deve considerarsi <i>manovra</i>.</p> <p>14. - Di regola i treni si distinguono in pari e dispari secondo il numero con cui sono contrassegnati.</p> <p>15. - I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari;</p> <p>a) sono <i>ordinari</i> i treni indicati come tali nell'Orario di Servizio. Sono denominati <i>periodici</i> i treni ordinari che circolano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per uno o alcuni giorni della settimana per l'intera validità dell'orario o parte di essa; - per determinati periodi compresi nella validità dell'orario. In tali periodi può essere prevista la soppressione per alcuni giorni della settimana; - per l'intera validità dell'orario ma hanno prevista la soppressione per più di due giorni della settimana per la maggioranza delle settimane dell'orario. <p>L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità. Sulle linee dove il personale dei</p>	<p>ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p>3.10 Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.</p> <p>4.9 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p>4.10 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.</p> <p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p>9.3 L'agente di condotta prima della</p>				<p>sono aspetti organizzativi delle IF.</p> <p>La classificazione dei treni è ritenuta un aspetto organizzativo che fa capo al GI, così come la diramazione dell'orario.</p> <p>Le linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate dal RCF perché obsolete.</p> <p>Le tradotte sono disciplinate come i treni e quindi soggette alle medesime norme dei treni.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente;</p> <p>b) sono <i>straordinari</i> quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'Orario di Servizio oppure diramato a parte. Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad <i>orario libero</i>);</p> <p>c) i treni <i>supplementari</i> sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.</p> <p>16. - Per lo scambio di materiale fra stazioni, raccordi ed altri impianti della stessa località o di località diverse, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominati «<i>tradotte</i>», le cui norme di circolazione sono riportate nell'art. 34.</p>	<p>partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				
17. – soppresso					
<p>Art. 15 Regimi di esercizio</p> <p>1. - La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un "<i>dirigente movimento</i>" che deve essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo.</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</p>	M	I	GI	<p>Le linee con il blocco telefonico, con il blocco elettrico manuale ed a Dirigenza Unica, non sono disciplinate dal RCF perché ritenute</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2 . - La circolazione dei treni può essere regolata:</p> <p>a) col regime di blocco telefonico;</p> <p>b) col regime di blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi);</p> <p>c) col regime di blocco radio.</p> <p>3. - Sulle linee a doppio binario esercitate col regime del "<i>blocco telefonico</i>" possono essere eccezionalmente previsti previa autorizzazione delle Unità centrali interessate e ai soli fini del di stanziamento dei treni, posti intermedi di blocco telefonici, protetti da segnale e non presenziati da dirigenti movimento.</p> <p>4. - Le linee esercitate col regime di "<i>blocco elettrico</i>" sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.</p> <p>4 bis. - Le linee esercitate col regime di "<i>blocco radio</i>" sono prive di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui Segnali.</p> <p>Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta.</p> <p>Il blocco radio assicura il di stanziamento dei treni per mezzo d'informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.</p> <p>Il punto di passaggio da una linea col regime del blocco radio ad altre linee con altri regimi e viceversa è Protetto da un segnale luminoso di prima</p>	<p>per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>4.2 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>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p>				<p>obsolete (cioè non rispondenti al principio di cui al punto 4.2 del RCF medesimo).</p> <p>Le linee con blocco radio sono disciplinate con gli stessi principi delle altre linee.</p> <p>Non sono ammesse deroghe al RCF.</p> <p>La presenza del dirigente centrale come coordinatore dei DM è un aspetto organizzativo.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>categoria (Segnale di confine) preceduto da segnale di avviso.</p> <p>5. - Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un "<i>dirigente unico</i>" che vi provvede in base alle apposite "Disposizioni per il servizio con dirigente unico".</p> <p>6. - Le Unità centrali interessate possono inoltre disporre per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.</p> <p>7. - Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un "<i>dirigente centrale</i>" per coordinare l'operato dei "<i>dirigenti locali</i>" delle stazioni, in base alle apposite "Disposizioni per il servizio con dirigente centrale".</p> <p>8. - In particolari situazioni di impianti, determinate stazioni o determinati tratti di linee possono essere subordinate, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi può essere omesso il presenziamento in loco. Le specifiche norme di esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando e nelle Istruzioni emanate dalle Unità centrali e/o periferiche interessate.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>9. - La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sistema di controllo della marcia dei Treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2); 	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei</p>	M	I	GI IF	<p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>– Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT);</p> <p>– Sistema di Supporto della Condotta dei treni (SSC).</p> <p>A tale fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.</p> <p>L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.</p>	<p>treni.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>				<p>Sulle IF ricadono le competenze sulle attività di sicurezza relative ai veicoli.</p> <p>Le linee AC/AV sono disciplinate con gli stessi principi delle altre linee.</p> <p>Non è più prevista la circolazione dei treni senza sistemi di protezione, salvo guasti durante il servizio.</p>
<p>9 bis. – Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cabina di guida dei rotabili (sistema ERTMS/ETCS L2). Con questo Sistema la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di «<i>Autorizzazioni al Movimento</i>» definite nel Regolamento sui Segnali.</p> <p>La concessione delle «<i>Autorizzazioni al Movimento</i>» da parte del Sistema è vincolata in modo che ogni sezione di blocco possa essere occupata da un treno per volta.</p> <p>Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che tra due Posti di Esodo gestiti dal sistema possa esserci solo un treno per volta.</p> <p>L'Autorizzazione al Movimento è il permesso concesso ad un treno (in relazione alla sua posizione) di marciare fino ad una specifica posizione.</p> <p>Il termine di un'Autorizzazione al Movimento (End of Authority - EOA) è il punto fino al quale il treno è autorizzato a proseguire. L'indebito superamento della EOA provoca l'immediata applicazione della frenatura d'emergenza riarmabile a treno fermo. Se il valore di velocità al termine dell'Autorizzazione al Movimento è diverso da zero la EOA è definita come Limite di Autorizzazione (Limit of Authority-LOA).</p> <p>L'avvicinamento di un treno al termine dell'Autorizzazione al Movimento, può</p>	<p>segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avvenire, quando necessario, con velocità di rilascio. La velocità di rilascio ha la funzione di agevolare l'avvicinamento di un treno ad una EOA.</p> <p>Si definisce estensione di un'Autorizzazione al Movimento lo spostamento della EOA in avanti, nel senso di marcia consentito dall'Autorizzazione al Movimento stessa. L'estensione di una Autorizzazione al Movimento prolunga la precedente estesa di un tratto corrispondente ad almeno una sezione di blocco radio.</p> <p>A partire da una distanza di 1500 metri a monte del termine di una Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa (art. 21 bis - B lettera a) del Regolamento sui Segnali) il Sistema impone una limitazione di velocità a 90km/h. Tale limitazione di velocità non è prevista nella particolare condizione di circolazione in cui l'EOA coincide con la fine della sezione di blocco ubicata in precedenza a quella che termina al segnale imperativo di protezione e quest'ultima risulta libera.</p>	<p>includere parti di essi.</p> <p>8.19 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE attigui non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco, pertanto su tali linee ogni autorizzazione al movimento deve terminare in corrispondenza di un PdE.</p>				
<p>9 ter. – Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT e SSC, oltre ai mezzi attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili con il sottosistema di terra e ai convogli in corsa prova (che circolano alle specifiche condizioni riportate nelle relative autorizzazioni), sono ammessi a circolare anche:</p> <p>a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive</p>	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; 	M	I	GI	<p>Non sono più ammessi treni non attrezzati.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, purché, se circolanti su linee attrezzate con SCMT ed esercitate con il blocco elettrico a correnti codificate (BAcc), siano muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;</p> <p>b) i treni composti da locomotive di manovra, che per esigenze tecniche devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio, oppure da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;</p> <p>i treni formati da rotabili d'epoca;</p> <p>d) i treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - delle ferrovie regionali che accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando specifici binari a doppio scartamento, - che svolgono servizio sulle reti regionali e che percorrono anche tratti di linea gestiti da RFI, complessivamente non superiori a 100 km se attrezzati con SCMT, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. <p>Fermo restando il divieto di circolazione</p>	<ul style="list-style-type: none"> - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>su linee attrezzate con SCMT e BAcc per i treni di cui alla precedente lettera <i>a)</i> non muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina, i treni che circolino senza la funzione di ripetizione dei segnali in macchina attiva:</p> <p>nei casi di cui alle lettere <i>a)</i>, <i>c)</i> e <i>d)</i> non dovranno superare la velocità di 100 km/h e, nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, la velocità di 60 km/h. La limitazione a 100 km/h non si applica sulle linee attrezzate con SSC ai treni nei quali entrambi gli agenti di condotta siano in possesso di idonea patente e dei requisiti di conoscenza della linea, nonché ai treni attrezzati con un sottosistema di bordo non coerente con il sottosistema di terra presente sul tratto di linea su cui si trova a circolare, purché il tratto da percorrere con sistema non coerente non sia superiore a 100 km e durante la marcia su tale tratto sia presente in cabina di guida un secondo agente di condotta o il capotreno;</p> <p>nei casi di cui alla lettera <i>b)</i> non dovranno superare la velocità di 60 km/h.</p> <p>Ai treni di cui alle lettere <i>a)</i>, <i>c)</i> e <i>d)</i> le limitazioni di velocità a 100 e a 60 km/h devono essere prescritte a cura dell'impresa ferroviaria nella stazione di origine; nella prescrizione devono essere elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Ai treni di cui alla lettera <i>b)</i> la limitazione di velocità a 60 km/h deve essere prescritta a cura dell'impresa ferroviaria, o nel caso di mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine.</p> <p>In tutti i casi l'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.</p> <p>I treni formati da rotabili d'epoca di cui alla precedente lettera <i>c)</i> devono rispettare anche le eventuali ulteriori norme di esercizio emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera <i>d)</i> devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 21, comma 2). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettono velocità superiore a 30 km/h.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Art.16 Partecipazioni delle prescrizioni di</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati al treno attraverso:</p>	M	I	GI	<p>Introdotta la possibilità di utilizzare strumenti</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>movimento</p> <p>1. -Sono «<i>prescrizioni di movimento</i>» tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti all'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.</p> <p>Sono «<i>prescrizioni tecniche</i>» tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche del materiale rotabile, del proprio carico e della propria circolabilità.</p> <p>2. -Le prescrizioni di cui al comma 1 che non risultano nell'Orario di Servizio debbono essere comunicate al macchinista ed al capotreno:</p> <p>a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (M.1 , M.3, M.4, M.40D.L., M. 40, ecc.), con dispaccio (I), oppure con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, se trattasi di prescrizioni di movimento;</p> <p>b) per iscritto a mezzo di apposito modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.</p> <p>L'agente che riceve la prescrizione a mezzo degli appositi moduli conferma di averne presa visione con la sua firma. La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere sempre inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2 <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti l'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità del materiale rotabile sono prescrizioni tecniche.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte 				<p>informatici per notificare le prescrizioni.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>dell'agente ricevente;</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				
<p>3. — Quando il treno ha in testa più locomotive, le prescrizioni devono essere date al macchinista della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle ai macchinisti delle altre locomotive.</p> <p>Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, le prescrizioni devono essere date anche al macchinista di questa locomotiva.</p> <p>Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni devono essere date al macchinista della locomotiva contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro.</p> <p>Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso od altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia al personale di condotta della locomotiva che traina sia a quello che eventualmente resta in servizio sui mezzi leggeri per mantenere attive le motrici efficienti.</p>	<p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>		I	GI	
<p>4. — Nelle stazioni intermedie in cui avvenga il cambio del solo personale di condotta senza possibilità di consegne dirette con il subentrante, quello cessante provvederà a consegnare tutti i moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche) al capotreno; quest'ultimo dopo</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</p>	M	I	GI IF	<p>Le IF solo per ciò che riguarda le prescrizioni tecniche.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>aver controllato, con quelli in suo possesso, il numero d'ordine di ciascun modulo e le stazioni emittenti, consegnerà i moduli stessi al personale di condotta subentrante ritirandone firma sul Riepilogo dei moduli, se trattasi di prescrizione di movimento oppure sull'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa), se trattasi di prescrizioni tecniche.</p> <p>Con i treni senza capotreno il personale di condotta cessante, dopo aver annotato nell'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa) la stazione interessata e l'ora reale di arrivo del treno, dovrà consegnare al DM (o al personale della formazione treni se presente), che ha l'obbligo di verificarne la quantità, il BFC (o foglio di corsa), il Riepilogo dei moduli e tutti i moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche). Il personale di condotta subentrante ritirerà dal DM (o dal personale della formazione treni se presente) le prescrizioni ed i documenti e, dopo averne verificato il quantitativo, rispetto a quanto indicato nel BFC (o foglio di corsa) e nel Riepilogo dei moduli, rilascerà firma di ricevuta nell'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa) e del Riepilogo dei moduli.</p> <p>Qualora in una stazione intermedia avvenga il cambio del solo capotreno senza possibilità di dirette consegne con il subentrante, quello cessante provvederà a consegnare il BFC (o foglio di corsa), il Riepilogo e tutti i moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche), al personale</p>	<p>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>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>9.3 L'agente di condotta prima della partenza deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di condotta; quest'ultimo dopo aver controllato, con quelli indicati nel BFC (o foglio di corsa) e nel Riepilogo, il numero d'ordine di ciascun modulo e le stazioni emittenti, consegnerà, unitamente ai documenti, i moduli stessi al capotreno subentrante, ritirandone firma sul Riepilogo, se trattasi di prescrizioni di movimento oppure sull'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa), se trattasi di prescrizioni tecniche.</p> <p>Nel caso particolare in cui in una stazione intermedia avvenga il cambio contemporaneo del personale di condotta e del capotreno senza possibilità di dirette consegne con il personale subentrante, il capotreno cessante, dopo aver annotato nell'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa) la stazione interessata e l'ora reale di arrivo del treno, dovrà consegnare al DM (o al personale della formazione treni se presente), che ha l'obbligo di verificarne la quantità, il BFC (o foglio di corsa), il Riepilogo e tutti i moduli di prescrizione, sia di movimento che tecniche (comprese quelle del personale di condotta). Il capotreno subentrante ritirerà dal DM (o dal personale della formazione dei treni se presente), unitamente ai documenti, le prescrizioni (sia di movimento che tecniche) e, dopo averne verificato il quantitativo, rispetto a quanto indicato nel BFC (o foglio di corsa) e nel Riepilogo, rilascerà firma di ricevuta nell'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa) e del Riepilogo.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In tutti i casi in cui sia possibile la consegna diretta dei moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche) tra il personale di condotta, quello cessante indicherà nel bollettino di trazione la quantità ed il numero d'ordine dei moduli consegnati a quello subentrante. Qualora non sia possibile utilizzare il bollettino di trazione, il personale di condotta cessante indicherà sul modulo M40a la quantità ed il numero d'ordine dei moduli consegnati a quello subentrante, ritirandone firma e rilasciando copia del M40a; il subentrante resta incaricato di allegarla al bollettino di trazione. Il personale di condotta cessante all'atto del ritiro praticherà sul bollettino di trazione la seguente annotazione "COPIA M40a SCAMBIO MODULI IN MIO POSSESSO". Tale procedura dovrà essere adottata in tutti i casi di consegne dirette anche quando non vi sono moduli da consegnare; in tal caso, sul modulo M40a dovrà essere riportata la seguente annotazione: "NESSUNA PRESCRIZIONE DACONSEGNARE".</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;">Art. 17 Rallentamenti</p> <p>1. – Il dirigente che riceve dal personale di linea notizia di un fatto per il quale sia necessario di prescrivere il rallentamento ai treni, o che riceva la richiesta del rallentamento stesso, disporrà per avvisare o per far avvisare i treni col prescritto Mod. M. 3.</p> <p>2. – Non occorrono comunicazioni ai treni</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</p>		I	GI	<p>Per le linee AC/AV vale quanto previsto per le altre linee.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per i rallentamenti di carattere permanente, che siano indicati nell'Orario di Servizio.</p> <p>2 bis. – La notifica del rallentamento deve essere partecipata, con il modulo M.3, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa. Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, od in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere fermati dalle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.</p> <p>Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione oppure di cessazione del rallentamento, dovranno essere specificati rispettivamente, l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento (1) oppure l'ora ed il giorno di cessazione (2).</p> <p>(1) Da rispettare dalle ore..... del.....</p> <p>(2) Da rispettare fino alle ore..... del.....</p> <p>2 ter. – Sui tratti di linee affiancate, dove è</p>	<p>servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>13.1 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>13.3 Le restrizioni temporanee di velocità eventualmente necessarie, denominate rallentamenti, e i tratti di binario a cui si riferiscono devono essere tempestivamente comunicate ai treni con il sistema di segnalamento.</p> <p>13.4 Qualora ai fini del precedente punto 13.3 siano utilizzati segnali di terra con caratteristiche di cui al punto 5.8, il rallentamento deve anche essere notificato attraverso prescrizione di movimento. Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della posa dei segnali di terra, in attesa di tale posa l'inizio e la fine del rallentamento devono coincidere con punti della linea facilmente ed inequivocabilmente individuabili.</p> <p>13.5 I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammesso che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra con le modalità di cui all'art. 32 comma 2, i rallentamenti devono essere notificati su due distinti moduli M.3, uno che si riferisce alla linea di impostazione e l'altro ad una o più linee affiancate.</p> <p>Su detti tratti, per la notifica di un rallentamento su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, l'orario a cui deve farsi riferimento è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto a rallentamento.</p> <p>3. – Nel caso di rallentamenti con pilotaggio, il macchinista dovrà curare il ritiro del modulo prescritto a conferma della regolare effettuazione del rallentamento, che gli consegnerà l'agente incaricato del pilotaggio e che dovrà essere allegato al bollettino di trazione.</p> <p>4. – Sulle linee a doppio binario tutti i treni devono essere in possesso delle prescrizioni di rallentamento interessanti sia il binario di sinistra o legale che il binario di destra o illegale.</p> <p>Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti sul binario legale o perché circolanti su binario illegale), le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.</p> <p>4 bis. – Sulle linee munite di attrezzature</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i rallentamenti completamente gestiti dal predetto sistema non vengono notificati ai treni con prescrizioni di movimento.</p> <p>Per la gestione dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché per quelli in ingresso e uscita da tali linee devono essere osservate le specifiche norme previste nelle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni.</p> <p>5. – Soppresso</p>					
<p>Art. 18</p> <p>Itinerari e dispositivi di sicurezza</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 si 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 1° cat. 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 cat. di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato</p>	<p>2.15 Nell'ambito ...omissis.... binari di corsa.</p> <p>Il binario di ricevimento o di stazionamento è il tratto di binario di circolazione delimitato da due deviatori estremi o da uno deviatoio ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione.</p> <p>8.6 I tratti di binario percorsi dai treni all'interno delle località di servizio sono denominati itinerari.</p> <p>8.7 Ciascun itinerario deve essere univocamente denominato.</p> <p>8.8 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 oppure, in caso di segnale di partenza comune a più binari, al primo ente posto a valle del punto di normale fermata</p>	M	I	GI	<p>I segnali di 2° categoria non sono più disciplinati in quanto obsoleti.</p> <p>Gli itinerari delle linee AC/AV sono disciplinati secondo i medesimi principi di quelli delle altre linee.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a 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 cat. l'itinerario di arrivo ha inizio dal punto protetto dal segnale stesso.</p> <p>(1) Nel caso che al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario e questo risulti acceso, l'itinerario termina, in deroga a quanto previsto sopra, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.</p> <p>2 ter. – Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di arrivo si estendono come nei precedenti commi 2 e 2 bis, ma sono delimitati dai segnali fissi imperativi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali</p>	<p>(traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco).</p>				
<p>3.– I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.</p> <p>Per l'arrivo del treno sul «binario passante» si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme, i deviatoi compresi in una zona di sicurezza detta «zona di uscita» oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 2, 2 bis e 2 ter.</p> <p>Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatoi compresi nella zona di uscita oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 4 bis punti a e b).</p>	<p>4.19 Immediatamente dopo il termine di ogni autorizzazione al movimento deve essere assicurato un tratto di binario, denominato zona di uscita, mantenuto libero e con gli enti eventualmente presenti disposti come se dovessero essere percorsi dal treno stesso, di lunghezza comunque mai inferiore a 50 metri nelle località di servizio e 20 metri in linea, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare sulla linea medesima e del sistema di protezione.</p> <p>8.10 La predisposizione di un itinerario di un treno richiede:</p> <p>a) la regolare disposizione e assicurazione dei deviatoi e degli altri</p>	M	I	GI	<p>Il principio di sicurezza attualmente soddisfatto dalla zona di uscita è stato disciplinato tenendo conto dell'esistenza dei sistemi di protezione della marcia dei treni.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>enti di sicurezza interessati in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario prestabilito;</p> <p>b) la libertà da veicoli dell'itinerario; l'impedimento o la sospensione delle manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso.</p>				
<p>4. – L'«itinerario di partenza» di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento, fino alla piena linea.</p> <p>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.</p> <p>Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni, indicate in orario, munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatore di uscita viene dai treni impegnato di calcio in falsa posizione.</p> <p>4 bis. – Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli «itinerari di partenza», sono denominati e si intendono delimitati come segue:</p> <p>a) <i>Itinerario di partenza interno</i> Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.</p> <p>b) <i>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>c) <i>Itinerario di partenza esterno</i> Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.</p> <p>4 ter. – Il termine dell'itinerario di partenza</p>	<p>8.6 I tratti di binario percorsi dai treni all'interno delle località di servizio sono denominati itinerari.</p> <p>8.7 Ciascun itinerario deve essere univocamente denominato.</p> <p>8.8 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 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>8.9 L'inizio della piena linea deve essere inequivocabilmente individuabile dall'agente di condotta.</p>		I	GI	<p>La specifica denominazione degli itinerari è ritenuto un aspetto organizzativo di competenza del GI, che dovrà portare a conoscenza anche degli altri operatori interessati attraverso le DEL.</p> <p>Gli itinerari delle linee AC/AV sono disciplinati secondo i medesimi principi di quelli delle altre linee.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:</p> <p>a) 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>b) sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le proveniente 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.</p> <p>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 dell'itinerario di partenza.</p> <p>La stessa tabella deve essere applicata anche, nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo, quando il termine dell'itinerario di partenza, per caratteristiche di tracciato risulta di difficile individuazione oppure sia stato individuato, per particolari esigenze impiantistiche, in un punto posto in precedenza a quelli indicati alle lettere a) e b).</p> <p>I suddetti criteri valgono anche per le</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).</p> <p>4 quater. – 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 imperativi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali.</p> <p>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 un'apposita tabella d'individuazione del termine dell'itinerario di partenza, definita nel Regolamento sui Segnali.</p>					
<p>5. – L'«itinerario di transito» di un treno senza fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.</p>	<p>2.15 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 deviatore ed un paraurti sul quale il treno</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	espleta il servizio in stazione.				
6. – Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella P.G.O.S.	4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso: - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.		I	GI	
7. – Sono «fermascambi di sicurezza» i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dalle Unità centrali interessate. Tutti i deviatori delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni viaggiatori, nonché tutti i deviatori dei bivi, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza. In mancanza dei fermascambi di sicurezza, i deviatori incontrati di punta dai treni devono essere presenziati e ai treni stessi deve prescriversi riduzione di velocità a 60 km/h. In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza, ai treni può essere prescritto di ridurre la velocità a 30 km/h.	2.11 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. 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. 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.	M	I	GI	Il nuovo RCF prevede che tutti i deviatori percorsi dai treni devono avere fermascambi di sicurezza e collegamenti di sicurezza. Le linee AC/AV sono disciplinate con gli stessi principi di sicurezza delle altre linee.
8. – Il «collegamento di sicurezza» è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatori od eventuali altri meccanismi (chiusura di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da	8.3 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.				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>a) per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatori e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.</p> <p>8 bis. – 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 un'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 al bordo.</p> <p>Il predetto collegamento è sempre integrato da un dispositivo di sbloccamento degli enti che soddisfa alla seguente ulteriore condizione:</p> <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>8.4 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 il consenso 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>8.5 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>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>9. – I deviatoi sul binario di corsa incontrati di punta dai treni e protetti da segnale di 1° categoria preceduto da segnale di avviso, devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con questo ultimo segnale.</p> <p>Quando tali collegamenti vengono eccezionalmente a mancare deve prescriversi ai treni interessati di non superare sugli scambi la velocità di 60 km/h, salve le ulteriori specifiche limitazioni.</p> <p>10. – Quando un binario tronco non adibito al ricevimento dei treni si dirama dal binario di corsa, il relativo deviatoio, se incontrato di punta dai treni in arrivo o da quelli in transito senza fermata, deve essere munito di collegamento di sicurezza con i segnali per l'itinerario corrispondente al binario di corsa.</p> <p>Venendo a mancare l'anzidetto collegamento, ai treni di cui sopra deve prescriversi marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza del deviatoio stesso.</p> <p>11. – I deviatoi inseriti in linea e quelli che ne realizzano l'indipendenza da binari laterali devono essere muniti di fermascambio di sicurezza. I deviatoi in linea incontrati di punta dai treni devono essere muniti di collegamento di sicurezza con i segnali e, salva l'esistenza di dispositivi di controllo permanente a distanza stabiliti dalle Unità centrali interessate, devono essere affidati alla sorveglianza di agente idoneo.</p> <p>Venendo a mancare l'anzidetto</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>collegamento si applicano le norme del comma 10. In mancanza del presenziamento o del controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatori e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.</p> <p>Tale accertamento sarà eseguito di regola dal capotreno.</p> <p>Nei treni senza capotreno, oppure in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, gli anzidetti accertamenti sono affidati al personale di condotta.</p> <p>I deviatori non in esercizio immobilizzati con particolari dispositivi, stabiliti dalle Unità centrali interessate, sono da considerare normali giunzioni di rotaie.</p>					
<p>Art. 19</p> <p>Partenza ed avviamento dei treni</p> <p>1. – Il capotreno, prima della partenza dalla stazione di origine o da quella in cui si effettua il cambio della locomotiva o da quella in cui avviene il cambio del personale di condotta, deve comunicare al macchinista di testa l'ora indicata dal proprio orologio e curare il ritiro del documento con i dati relativi al personale di macchina ed ai mezzi di trazione.</p> <p>Inoltre nella stazione di origine, in quella ove si effettua il cambio della locomotiva, nonché nelle stazioni in cui avviene una variazione della composizione, il capotreno deve comunicare verbalmente al macchinista il numero dei veicoli in composizione ai treni viaggiatori composti</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	M	I	GI	<p>La partenza dei treni avviene di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi per i quali deve intervenire il regolatore della circolazione.</p> <p>Sulle linee AV valgono gli stessi principi previsti per le altre linee, compresa l'obbligo di prescrivere sempre la marcia a vista non superando i 30km/h sugli itinerari delle località di servizio..</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con materiale ordinario.</p> <p>Nel caso di consegne dirette e purché non ricorrano i casi anzidetti, è compito del macchinista cessante comunicare al macchinista subentrante il numero dei veicoli in composizione ai treni viaggiatori composti con materiale ordinario.</p> <p>Il documento, con i dati relativi al personale di macchina ed ai mezzi di trazione, delle locomotive aggiunte in coda e di quelle intercalate, sarà recapitato al capotreno a cura dell'agente addetto alla formazione dei treni.</p> <p>2. – La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente o, in determinate situazioni, dal capotreno, i quali, prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro possibile, devono accertare che il convoglio sia in condizioni di partire.</p> <p>Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta, dopo il segnale di "pronti" del Capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>All'occorrenza il dirigente movimento può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta (1) e avviso verbale al Capotreno.</p> <p>(1) A..... vostro treno licenziato dal dirigente</p> <p>3. – Il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno nelle seguenti</p>	<p>9.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.</p> <p>9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p> <p>9.5 Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>situazioni:</p> <p>a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente movimento;</p> <p>b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché si verifichino le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima; - il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il segnale basso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui Segnali; - la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico od a specifico ordine registrato del dirigente medesimo; - esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da tale condizione purché la manovra del segnale basso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea; 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui al punto b), esista il blocco elettrico.</p> <p>I binari delle stazioni presenziate da dirigente, su cui è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, devono essere indicati nell'Orario di Servizio specificando quelli muniti di segnale di partenza comune.</p> <p>In caso di partenza con segnale a via impedita nelle stazioni presenziate dal dirigente, l'ordine di partenza deve essere dato dal dirigente stesso, salvo i casi di cui al successivo capoverso.</p> <p>Quando la partenza con segnale a via impedita avviene da binari ove è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, anche nelle stazioni presenziate da dirigente, al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno in una delle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio; - sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per il licenziamento da parte del capotreno (1). <p>La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 3 ter.</p> <p>Le norme del presente comma si applicano anche ai treni senza capotreno, in tal caso la partenza avverrà di iniziativa del macchinista dopo che egli abbia ricevuto il pronti del personale di scorta</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eventualmente esistente ed eseguiti gli accertamenti di cui al successivo comma 4.</p> <p>(1) A..... vostro treno licenziato dal dirigente</p> <p>3 bis. – Quando si debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, il dirigente, completati gli obblighi di competenza, deve dargli opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli; al treno deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato. Se la circolazione del treno è regolata con regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del relativo dispaccio di via libera.</p> <p>La prescrizione non occorre quando, per la partenza del treno, ci si possa avvalersi del segnale di avanzamento o di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno stesso deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sull'itinerario interessato; qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali imperativi di partenza oppure del segnale imperativo di protezione di un bivio o posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo posto di servizio o fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h.</p> <p>3 ter. - Il dirigente che deve intervenire direttamente per licenziare il treno, previa consegna di apposita prescrizione (1), nei seguenti casi:</p> <p>a) treni con marcia privilegiata;</p> <p>b) treni con trasporti eccedenti la sagoma con divieto d'incrocio in linea;</p> <p>c) treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (Art. 36);</p> <p>d) sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato con il solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo;</p> <p>e) ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.</p> <p>(1) "A vostro treno licenziato dal dirigente".</p> <p>3 quater. - Qualora il dirigente preveda che, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di quest'ultimo possa riuscire difficoltoso ai fini della tempestiva partenza del treno, deve</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>provvedere direttamente al licenziamento previe intese verbali con il capotreno ed il macchinista.</p> <p>3 quinquies. - In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 3 e il segnale non è visibile, ma esista l'indicatore alto di partenza, al licenziamento del treno può provvedere il capotreno solo se detto indicatore è acceso.</p> <p>Analogamente può provvedere il capotreno in caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Il dirigente deve intervenire per il licenziamento dei treni senza capotreno, qualora il personale di macchina, stando sulla locomotiva (1), non sia in condizione di accertare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto di partenza; - in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza. <p>(1) Con il termine locomotiva, ai fini del licenziamento dei treni, deve intendersi ogni rotabile munito di cabina di guida che costituisca la testa del treno.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>4. - Il macchinista, ricevuto l'ordine di partenza ed assicuratosi in quanto di sua spettanza che nulla si opponga, deve eseguire l'avviamento con la dovuta cautela evitando variazioni brusche nello sforzo al gancio del mezzo di trazione.</p>	<p>10.10 Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali. Qualora il movimento di retrocessione non sia autorizzato dal sistema di segnalamento, esso può avvenire solo a seguito di autorizzazione</p>	M	I	GI	<p>La retrocessione, quando non autorizzata dal sistema di segnalamento, deve essere autorizzata sempre dal regolatore</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Quando eccezionalmente per effettuare lo spunto del treno il macchinista fosse obbligato a retrocedere di qualche metro, dovrà assicurarsi che nulla ostacoli la retrocessione e comunque che questa sia limitata al minimo ed eseguita con la massima cautela. Necessitando effettuare movimenti di retrocessione di lunghezze non trascurabili si dovranno applicare le norme di cui all' Art. 40/8 e 9.</p>	<p>del regolatore della circolazione di giurisdizione e a condizione che la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione si trovi in testa al convoglio nel senso del movimento di retrocessione. Il regolatore della circolazione, prima di autorizzare il movimento di retrocessione, deve accertare la libertà da veicoli del tratto di linea e degli itinerari interessati, accertare la corretta chiusura dei PL interessati e notificare al treno le necessarie prescrizioni di movimento.</p>				<p>della circolazione.</p>
<p>5. - Qualora il segnale di partenza (distinto per binario oppure comune a più binari, ma non integrato da indicatori bassi di partenza o da segnali bassi lampeggianti) non sia visibile in locomotiva dal personale di macchina per uno dei motivi seguenti:</p> <p>a) per nebbia od altro impedimento;</p> <p>b) perché la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza; ed il personale predetto non possa avvalersi del segnale indicatore alto di partenza (posto o in precedenza al relativo segnale o a tergo di questo), il dirigente (o il capotreno nei casi previsti), prima di licenziare il treno, deve confermare verbalmente al macchinista la disposizione a via libera del segnale.</p> <p>Nel caso a) il personale di macchina - anche quando possa avvalersi del segnale indicatore alto di partenza - è tenuto ad assicurarsi, dopo avviato, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza.</p> <p>Nel caso b) il personale di macchina deve considerare senz'altro a via impedita l'eventuale avviso accoppiato al segnale</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>9.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.</p> <p>9.4 L'agente di condotta può partire solo</p>	M	I	GI	<p>La partenza dei treni avviene di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi per i quali deve intervenire il regolatore della circolazione.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di partenza (I), salvo quanto previsto dalle apposite Istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.</p> <p>(1) L'esistenza di segnale di avviso accoppiato va desunta dall'apposito segno convenzionale esposto nell'Orario di Servizio.</p> <p>5 bis. - Qualora un segnale di partenza comune a più binari sia integrato da segnali bassi lampeggianti o da indicatori bassi di partenza, per i motivi di cui al comma 5 devono essere osservate, in caso di mancata visibilità di tali segnali, le seguenti norme:</p> <p><i>a) mancata visibilità del solo segnale di partenza</i></p> <p>Nessun avviso deve essere dato dall'agente che licenzia il treno (dirigente o capotreno) al personale di macchina, qualora quest'ultimo possa rilevare l'aspetto lampeggiante del segnale basso luminoso o dell'indicatore basso di partenza relativi al binario di partenza interessato.</p> <p>In tale caso il personale di macchina dopo avviato, è tenuto ad accertare l'effettivo aspetto del segnale di partenza.</p> <p><i>b) mancata visibilità del solo segnale basso lampeggiante o dell'indicatore basso di partenza</i></p> <p>Se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento del treno, deve confermare verbalmente al personale di macchina che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza</p>	<p>dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p> <p>9.5 Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>forniscono l'aspetto lampeggiante.</p> <p>Tale conferma non occorre qualora il treno venga licenziato dal dirigente.</p> <p><i>c) mancata visibilità sia del segnale di partenza sia del segnale basso lampeggiante o dell'indicatore basso di partenza</i></p> <p>Se il treno deve essere licenziato dal dirigente, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di macchina la disposizione a via libera del segnale di partenza.</p> <p>Se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di macchina che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante. in tali casi, il personale di macchina è tenuto ad accertare, dopo avviato, l'effettivo aspetto del segnale di partenza.</p> <p><i>d) la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza:</i></p> <p>se il treno deve essere licenziato dal dirigente, questi, prima del licenziamento deve confermare verbalmente al personale di macchina la disposizione a via libera del segnale;</p> <p>se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di macchina che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante (1).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il personale di macchina deve considerare a via impedita l'eventuale avviso accoppiato (2) salvo quanto previsto dalle apposite Istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.</p> <p>(1) Il segnale basso o l'indicatore basso di partenza assume l'aspetto lampeggiante solo quando il segnale di partenza è a via libera.</p> <p>(2) L'esistenza di segnale di avviso accoppiato va desunta dall'apposito segno convenzionale esposto nell'orario di servizio.</p>					
<p>6. - Il macchinista prima di iniziare l'avviamento deve chiedere col fischio della locomotiva l'allentamento dei freni qualora il freno continuo non sia attivo su tutto il treno.</p>				IF	
<p>7. - Il personale di macchina della locomotiva di testa partendo da una stazione deve assicurarsi del regolare inoltro del proprio treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi. Quando ciò non sia possibile (partenza con segnale a via impedita, mancanza segnale di partenza, ecc.) il macchinista deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.</p> <p>Detto personale ed anche quello delle locomotive di coda e di quella intercalata nel treno hanno l'obbligo di osservare se venissero fatti segnali di arresto.</p>	<p>9.6. L'agente di condotta di un treno in partenza deve assicurarsi del regolare inoltro del treno.</p> <p>10.11 L'agente di condotta deve arrestare prontamente il treno qualora venga indebitamente ricevuto su un binario incompatibile al servizio da svolgere o inoltrato su una linea diversa da quella che deve essere percorsa.</p>			IF	
<p>7 bis.- Nelle stazioni provviste di deviatori tallonabili a ritorno elastico, il personale di</p>				IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
macchina dei treni in partenza e autorizzato a percorrere in uscita i deviatoi disposti per il tallonamento.					
<p>Art. 20 Percorso dei treni</p> <p>1. - Gli agenti di condotta durante il viaggio devono rimanere, il primo (o unico) al posto di manovra, il secondo nell'apposito posto accanto a quello di manovra a meno che non sia necessariamente occupato in altre operazioni inerenti al servizio sul mezzo di trazione.</p> <p>2. - Sulle locomotive elettriche e diesel e sulle automotrici se durante il viaggio si manifestasse un guasto, per il quale non sia possibile comandare la marcia dal banco anteriore (rispetto al senso di marcia). è consentito con le modalità previste dalla P.G.O.S. continuare la marcia col comando dal banco posteriore.</p> <p>3. - L'allontanamento dal proprio posto in cabina di guida con il treno in corsa, è ammesso solo per ispezionare qualche parte del mezzo di trazione limitatamente al primo rotabile, tale allontanamento, limitato allo stretto indispensabile, deve avvenire con le seguenti modalità: -con il mezzo di trazione affidato a due agenti di condotta l'operazione di cui sopra deve essere eseguita dal secondo agente, all'altro agente resta il compito della condotta del treno; la responsabilità dell'osservanza dei segnali e della marcia del treno restano, di norma, inalterate per entrambi gli agenti di condotta; - con il</p>	<p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p> <p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>10.14 Nel caso in cui debba allontanarsi dalla cabina di guida l'agente di condotta deve assicurarsi preventivamente che il treno sia immobilizzato e che sia impedito l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.</p>	M		IF	I treni non condotti dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia non sono più ammessi a circolare, neanche in condizioni di degrado.

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, l'allontanamento dal posto di guida di detto agente per eseguire le operazioni di cui sopra può avvenire solo a treno fermo e dopo aver assicurato la frenatura del convoglio.</p> <p>Con il mezzo di trazione affidato a due agenti di condotta è ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dal mezzo di trazione di uno dei due agenti di condotta, per assolvere obblighi di servizio; all'altro agente è affidata la responsabilità di garantire l'immobilità del treno. In mancanza di tensione o di avaria ai meccanismi di produzione dell'aria compressa, l'agente presente sul mezzo di trazione dovrà emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'altro agente per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del treno.</p> <p>Con il mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta è ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dello stesso dal mezzo di trazione, solo in presenza di anormalità e a condizione che venga fatta presenziare la cabina di guida dall'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) con gli obblighi di cui all'art. 3 comma 3 (immobilizzazione del convoglio); qualora il presenziamento della cabina di guida con l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) non fosse possibile ovvero con i treni non scortati dal predetto agente, l'agente di condotta può allontanarsi solo dopo aver</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disposto le manovelle di comando del moto, gli organi di presa corrente dei mezzi elettrici e le porte delle cabine di guida, nella posizione prevista per lo stazionamento dei rotabili (art. 6) ed assicurata l'immobilità del convoglio. Detta immobilità può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo con isolamento della condotta generale), tenendo però presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità solo per un tempo non superiore a 30 minuti.</p>					
<p>4. – Nelle locomotive a vapore, durante l'intera corsa, deve essere mantenuta in caldaia la pressione normale di servizio anche nei tratti in discesa.</p>				IF	
<p>4 bis. – Le apparecchiature di bordo di ripetizione continua dei segnali in macchina (RSC) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV. Le apparecchiature di bordo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV bis. Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV ter e nell'Appendice 2. Le apparecchiature di bordo del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; 			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV quinquies.</p> <p>Le apparecchiature di bordo per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme di esercizio riportate nell'Allegato XIII.</p> <p>4 ter. – Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia del Treno e Segnalamento in Cabina di Guida (ERTMS/ETCS) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV quater.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p>				
<p>5. -Il macchinista di un treno, partito da una stazione con i fanali spenti che trovi lungo il percorso nebbia così intensa da richiederne l'accensione secondo le disposizioni del Regolamento sui Segnali, se necessario dovrà fermare alla prima stazione per provvedervi.</p>	<p>4.11 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>10.12 Qualora per intemperie o per situazioni contingenti i segnali di terra non fossero visibili a sufficiente distanza, l'agente di condotta dovrà ridurre la velocità del treno in modo da percepire tempestivamente l'aspetto dei segnali.</p>			IF	
<p>6.- Il macchinista nell'approssimarsi alle diramazioni deve assicurarsi, in quanto possibile, che il treno sia istradato sul binario ad esso destinato.</p>	<p>10.11 L'agente di condotta deve arrestare prontamente il treno qualora venga indebitamente ricevuto su un binario incompatibile al servizio da svolgere o inoltrato su una linea diversa da quella che deve essere percorsa.</p>			IF	
<p>7.- I P.L. devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura (1).</p>	<p>4.23 I Passaggi a Livello (PL) devono essere impegnati dai treni con i dispositivi di inibizione del transito lato strada attivi.</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
(1) Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del P.L., che sbarrino in tutto od in parte la sede stradale (sbarre levatoie o girevoli, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.).					
<p>8.- Quando il macchinista scorga un segnale fisso spento o lo spegnimento completo di un segnale di avviso o d'inizio di rallentamento o lo spegnimento di un segnale di attenzione deve arrestare il treno nella prima stazione o posto intermedio presenziato, anche quando non vi abbia fermata prescritta ed avvertire con modulo M. 40a dell'anormalità. Sulle linee telecomandate detto avviso dovrà essere dato con dispaccio al posto centrale di telecomando, in arrivo nella prima stazione o posto intermedio.</p> <p>Analogamente dovrà provvedersi quando il macchinista rilevi la mancata o irregolare chiusura di un P.L. o quando rilevi la mancata accensione della luce bianca lampeggiante dell'apposito segnale a protezione di un P.L. non munito di barriere di cui all'Art. 53-bis del Regolamento sui Segnali.</p> <p>In caso di superamento a via impedita di un segnale permissivo, il macchinista, oltre a rispettare le norme di cui all'Art. 48 del Regolamento sui Segnali, deve darne avviso verbale nella stazione limitrofa se di fermata e presenziata.</p> <p>In caso di superamento a via impedita di un segnale di cui all'Art. 53 comma 1 b) del R.S. il macchinista, oltre a rispettare la marcia a vista prescritta al comma 2 del suddetto articolo, rilevando il (o i) P.L.</p>	<p>10.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>10.9 La mancanza o l'imperfetta o incompleta indicazione della autorizzazione al movimento deve essere considerata come assenza di autorizzazione al movimento e, per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al punto 11.</p> <p>13.2 Qualora durante la marcia del treno l'agente di condotta rilevi anormalità all'infrastruttura ferroviaria o al binario percorso (sbandamenti o sobbalzi), deve darne immediata comunicazione al regolatore della circolazione il quale deve attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti necessari ad assicurare il movimento dei treni in condizioni di sicurezza.</p> <p>15.3 L'agente di condotta che rilevi la mancata od irregolare attivazione dei</p>		I	GI	Le linee con DU non sono regolamentate (ritenute obsolete).

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>chiuso, dovrà dare avviso verbale nella prima stazione o posto intermedio di fermata, al D.M. o A.G. oppure al D.C.O. o D.U. dell'anormale aspetto del segnale.</p> <p>Avviso verbale dovrà anche essere dato rilevando il parziale spegnimento di detto segnale o del suo avviso.</p> <p>Resta inteso che i predetti avvisi non devono essere dati quando siano riferiti ad anomalità già notificate ai treni interessati.</p>	<p>dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un P.L. deve subito notificarla al regolatore della circolazione.</p>				
<p>9. — Il personale di macchina che abbia ricevuto una prescrizione di segnale spento o guasto (a via libera, a via impedita od in posizione incerta), dovrà rispettare la prescrizione di cui è in possesso anche se trovasse il segnale ripristinato o con aspetto diverso da quello indicato nella prescrizione stessa.</p>	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>			IF	
<p>10. — Il macchinista che debba d'iniziativa (1) osservare <i>la marcia a vista in corrispondenza di un P.L.</i> o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul P.L. stesso, non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.</p> <p>Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un P.L. deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del P.L. stesso o il numero del segnale permissivo a protezione del o dei P.L.</p> <p>L'ordine di <i>marcia a vista in corrispondenza di un PL</i>, impartito con</p>	<p>4.23 I PL devono essere impegnati dai treni con i dispositivi di inibizione del transito lato strada attivi.</p> <p>15.1 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 (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>	M	I	GI	<p>Non è più regolamentata la marcia a vista specifica sui PL in quanto la stessa, finalizzata ad impedire che un treno che impegna il PL urti un veicolo stradale sopraggiunto nel frattempo sul binario, potrebbe non impedire l'urto di un veicolo stradale contro un treno finché quest'ultimo non sia stato ancora percepito come ostacolo dal conducente del</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>specificazione (mod. M. 40 DL, M.40TELEC, M.40, ecc.), deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'aspetto del segnale che lo protegge e dall'eventuale codice a bordo.</p> <p>(1) Es. Artt. 48/4, 48 ter/14 e 15, 53/2, 53 bis/4 RS, Alleg. XIV punto 5.3.1 I.P.C.L.</p>					<p>veicolo stradale.</p> <p>Il principio di sicurezza introdotto con l'RCF lascia in capo al Gestore infrastruttura l'adozione degli specifici provvedimenti cautelativi ritenuti idonei in relazione alle locali condizioni di visibilità, volume e velocità del traffico stradale, ecc., purchè coerenti col principio suddetto.</p>
10 bis. — Soppresso					
<p>11. — Nell'avvicinarsi ad una località di servizio o ad un posto protetto da segnali fissi, spetta al personale di macchina in testa al treno di curare il rispetto dei segnali stessi (1); in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC il secondo agente, se presente, è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida.</p> <p>Durante la corsa, il personale di scorta deve, tenuto conto del posto occupato, delle condizioni di visibilità e delle mansioni da espletare, esercitare la sorveglianza circa il regolare andamento del treno, rispondere prontamente agli ordini del macchinista e, rilevando eventuali segnalazioni fatte dal personale delle</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	M		IF	<p>La condotta del treno è affidata ad un solo agente di condotta.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazioni e della linea, regolarsi secondo quanto prescritto dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>(1) Nel caso che in testa al treno vi siano più locomotive, l'obbligo di cui trattasi spetta al personale di macchina della prima locomotiva.</p> <p>Nel caso dei treni spinti (senza locomotiva in testa) la responsabilità dell'osservanza dei segnali fissi rimane al personale di macchina, il quale, quando non possa dalla propria cabina rilevare tempestivamente l'indicazione del segnale, dovrà fermare il treno per accertarsi dell'indicazione stessa.</p> <p>Nelle tradotte spinte il personale di macchina non è responsabile dell'osservanza dei segnali fissi.</p> <p>Per i treni navetta, quando la locomotiva è in coda, l'obbligo del rispetto dei segnali fa carico al solo guidatore che occupa il posto di guida in testa al convoglio.</p> <p>12. — Il personale di macchina in testa al treno, scorgendo un segnale di attenzione deve moderare la velocità del treno e non riprenderla se non dopo essersi accertato che il successivo segnale fisso sia a via libera.</p> <p>13. — Quando il personale di macchina in testa al treno scorge un segnale fisso disposto a via libera, deve controllare che tale rimanga finché non l'abbia oltrepassato.</p>	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>				
<p>14. — Qualora il segnale di partenza di una stazione di transito si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta non riprende</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa dovrà essere data regolare partenza dal dirigente previa consegna di apposita prescrizione (2).</p> <p>Nel caso però che l'arresto avvenisse a distanza notevole dal segnale talché l'intervento del dirigente riuscisse difficile e tale da far prevedere sensibile ritardo al treno, il capotreno deve mettersi in comunicazione telefonica con la stazione ed in base ai dispacci ricevuti fare con il mod. M. 40a le relative prescrizioni al macchinista.</p> <p>(2) Per la prescrizione deve essere utilizzato l'apposito modulo.</p>	<p>corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.</p>				<p>mai la marcia di propria iniziativa e che per quanto riguarda la circolazione dei treni il referente (ovvero l'interfaccia) del regolatore della circolazione (DM/DCO) è sempre l'agente di condotta.</p>
<p>15. - Quando per condizioni locali o per intemperie i segnali non fossero visibili a conveniente distanza, il macchinista regolerà la velocità in modo tale da poter percepire tempestivamente l'aspetto del segnale.</p>	<p>10.12 Qualora per intemperie o per situazioni contingenti i segnali di terra non fossero visibili a sufficiente distanza, l'agente di condotta dovrà ridurre la velocità del treno in modo da percepire tempestivamente l'aspetto dei segnali.</p>			IF	
<p>16. - La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve, di regola, essere quella assegnatagli dall'orario di Servizio salvo i casi in cui la presente Istruzione e le altre norme di cui all'Art. 1 comma 1 prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla P.G.O.S..</p>	<p>4.16. La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti nel presente regolamento. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto consultabile dell'agente di condotta durante il servizio.</p>			IF	<p>L'orario dei treni e il rispetto dello stesso non rientra nelle competenze dell'ANSF.</p>
<p>17. - Soppresso.</p>					
<p>18. - Il macchinista di un treno che debba d'iniziativa (1) osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di</p>	<p>4.17 Quando nel presente Regolamento è richiesta la "marcia a vista", il treno deve essere fatto avanzare ad una velocità tale da poter essere arrestato entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'agente di</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere), senza mai superare la velocità di 30 km/h.</p> <p>Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatori incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico delle segnalazioni.</p> <p>Nella prescrizione di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo.</p> <p>(1)Es. Artt. 48/4, 48 ter/4 e 15, 49/4, 49/4ter, 49/6, 49/19. 50/12 RS; 40/18,41/10, Alleg. XIV punto 5.3.1 IPCL</p> <p>19. - Di norma nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sul binario di ricevimento (art. 18/1); in arrivo (itinerario di arrivo di cui all'art. 18/2 e 2bis); - in uscita (itinerario di partenza di cui all'art. 18/4 e 4bis); - nella stazione (itinerario di transito di cui all'art. 18/5). 	<p>condotta vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h e fermi restando i limiti di cui al precedente punto 4.16.</p>				
20. - Soppreso.					
<p>21. - I rotabili possono essere dotati di impianto luminoso (fanali di testa biluce o faro centrale) che permette l'illuminazione piena della via. L'uso di tale dispositivo è consentito solamente nei casi di marcia a vista o per permettere l'identificazione di punti singolari della linea.</p> <p>Esso deve essere limitato allo stretto necessario, soprattutto quando vi sia possibilità di abbagliamento:</p>	<p>4.11 La testa e la coda dei treni devono essere inequivocabilmente identificabili attraverso specifiche segnalazioni. La segnalazione di coda</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c.1. nell'ambito delle stazioni o dei cantieri di lavoro;</p> <p>c.2. sulle linee a doppio binario, o affiancate, nell'approssimarsi e fino all'incrocio con treni o carrelli circolanti in senso opposto;</p> <p>nell'incrocio di mezzi stradali percorrenti strade affiancate alla linea.</p>					
<p>22. - Su alcune linee della rete, possono essere installati dispositivi atti a rilevare lo stato termico delle boccole dei rotabili in movimento.</p> <p>I dispositivi di rilevamento temperatura boccole sono situati in punti opportuni delle linea. Al passaggio dei treni rilevano la temperatura delle boccole esterne di tutti gli assi e in caso di anomalità inviano una segnalazione di allarme al posto di controllo imponendo l'arresto del treno.</p> <p>In linea e nelle stazioni non sede di verifica, il macchinista, dopo l'arresto del treno viene portato a conoscenza dell'anormalità a mezzo ordine scritto. In tal caso quest'ultimo è tenuto a svolgere tutti gli accertamenti sui veicoli segnalati con riscaldamento boccole ed adottare i provvedimenti necessari, (Art. 40 comma 5 <i>bis</i>, osservando anche le specifiche norme riportate nell'allegato XV e quelle emanate al riguardo delle Unità periferiche interessate per ogni singolo impianto di rilevamento temperatura boccole.</p>	<p>2.19 Sull'infrastruttura ferroviaria devono essere installati, tenendo conto delle caratteristiche delle linee e del materiale rotabile ammesso a circolarvi, i sistemi di terra di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni (sistema RTB); alcuni di essi provocano, oltre alla segnalazione dell'anormalità, anche l'arresto del treno intervenendo direttamente sul sistema di segnalamento.</p> <p>16.2. In presenza di anomalità al materiale rotabile di un treno segnalata dal sistema di rilevamento di terra (punto 2.19), il regolatore della circolazione deve provvedere ad arrestare prima possibile il treno interessato, qualora non via abbia provveduto direttamente il sistema stesso, e comunicare, in ogni caso, all'agente di condotta tutte le informazioni relative all'anormalità segnalata.</p> <p>16.4. Le misure necessarie, in base alle anomalità riscontrate e alla visita al materiale rotabile (ripresa della marcia con o senza limitazione della velocità, richiesta di soccorso, ecc.), devono essere stabilite dall'agente di condotta sulla base delle indicazioni riportate nelle DPC.</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Art. 21</p> <p>Arrivo e fermata dei treni</p> <p>Ricevimento su binario ingombro</p> <p>1. - Un treno non deve giungere, a partire o transitare da una stazione od altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte dall'orario, salvo i casi specifici previsti dalla presente Istruzione od autorizzati dalle Unità centrali interessate</p> <p>Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMSETCS L2 le fermate d'orario o prescritte devono essere rispettate dal personale di condotta indipendentemente dalle segnalazioni ricevute in cabina di guida.</p>					C
<p>2. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:</p> <p>a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali o, nei casi previsti dalle apposite Istruzioni, la completa indipendenza degli itinerari.</p> <p>2 bis. - Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMSIETCS L2, l'arrivo, la partenza o il transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi</p> <p>a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione d'impianto;</p> <p>b) quando l'esistenza di collegamenti di</p>	<p>4.19 Immediatamente dopo il termine di ogni autorizzazione al movimento deve essere assicurato un tratto di binario, denominato zona di uscita, mantenuto libero e con gli enti eventualmente presenti disposti come se dovessero essere percorsi dal treno stesso, di lunghezza comunque mai inferiore a 50 metri nelle località di servizio e 20 metri in linea, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare sulla linea medesima e del sistema di protezione.</p> <p>8.11 All'interno di una località di servizio, i movimenti contemporanei di sono ammessi:</p> <p>a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>b) quando i collegamenti di sicurezza</p>	M	I	GI	<p>Il principio di sicurezza attualmente soddisfatto dalla zona di uscita è stato disciplinato tenendo conto dell'esistenza dei sistemi di protezione della marcia dei treni.</p> <p>Le linee AC/AV sono disciplinate con gli stessi principi di sicurezza delle altre linee.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sicurezza garantisce, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del sistema in supervisione completa o con marcia a vista, la completa indipendenza degli itinerari.</p> <p>3. -In determinate stazioni, stabilite d'accordo fra le Unità periferiche interessate è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario ed ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori col minimo di 50 metri, individuati sulla base di specifiche norme emanate dall' Unità centrale competente; - gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali o, nei casi previsti dalle apposite Istruzioni, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente capoverso; - nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di la categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa. 	<p>garantiscono, con la concessione di un consenso al movimento, la completa indipendenza degli itinerari.</p> <p>8.12 Possono essere ammessi movimenti contemporanei dei treni pur essendo convergente il proseguimento di uno dei due itinerari sull'altro itinerario o sul suo proseguimento, purché il punto di convergenza sia protetto dal sistema di segnalamento e di protezione e solo a seguito delle necessarie valutazioni di sicurezza tenuto conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare su di essa, del sistema di protezione e della velocità con cui si impegnano gli itinerari interessati.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3 bis. - Nelle stazioni ubicate su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il punto di convergenza sia protetto da segnale imperativo di partenza, ubicato ad almeno 100 metri dal punto stesso; - gli impianti di stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del sistema, in supervisione completa o con marcia a vista, garantiscono l'indipendenza degli itinerari fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente alinea; - nel tratto di arrivo compreso fra il segnale imperativo di protezione e quello di partenza, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>4. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località, fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento sui Segnali e dalla P.G.O.S., solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza.</p>					<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>
<p>5. - Quando un treno debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatori</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che per quanto riguarda la circolazione</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>non risulti già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi o dall'orario di Servizio, se ne deve dare avviso al personale di macchina ed al capotreno. In mancanza di tale avviso il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				<p>dei treni il referente (ovvero l'interfaccia) del regolatore della circolazione (DM/DCO) è solo l'agente di condotta.</p>
<p>6. - Il macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita, dopo l'apertura di questo, deve procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito non superando la velocità di 30 km/h sugli scambi.</p> <p>Il macchinista può riprendere la corsa, senza la suddetta limitazione di velocità quando:</p> <p>a) nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, venga disposto a via libera per il transito, la luce o l'ala alta di un segnale di protezione a candeliera e, sulle linee esercitate con il</p>	<p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>	M		IF	<p>Le stazioni non munite di doppio segnalamento di protezione e partenza completo non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>regime di blocco elettrico, anche quando venga disposta a via libera per il transito la luce o l'ala di un segnale semplice di protezione;</p> <p>b) il segnale sia integrato da segnalazione ausiliaria di limite di velocità attiva. In tale evenienza, dovrà essere rispettata la velocità indicata dalla segnalazione ausiliaria;</p> <p>c) il treno sia attrezzato con apparecchiature speciali di controllo della marcia del treno stabilite dall'unità centrale competente e le stesse siano inserite ed efficienti. In questo caso dovranno essere rispettate le specifiche norme.</p> <p>Le disposizioni del presente comma vanno osservate anche nelle fermate protette da segnali.</p>					
<p>7.- In caso di guasto ai segnali o di movimento dei treni con segnali a via impedita devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento sui Segnali e quelle riportate nella presente Istruzione.</p>	<p>11.1 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</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta prima di superare un segnale a via impedita deve sempre contattare il regolatore della circolazione, anche un segnale permissivo.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, 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>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 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</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>8. Nelle stazioni i treni debbono di regola essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.</p>					<p>Aspetto di carattere commerciale non di competenza dell'ANSF.</p>
<p>9. - Il macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo (articolo 18/2), salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dalle Unità centrali interessate.</p> <p>Il macchinista, se ricevuto su binari muniti di tabelle di orientamento di cui all'art. 65 bis11 del Regolamento sui Segnali, deve rispettarne, per quanto possibile, le relative indicazioni.</p>	<p>9.8 Nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p>			<p>IF</p>	
<p>10. - Sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci (Art. 27/5) il macchinista dei treni aventi fermata nelle stazioni di incrocio deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (comma 15).</p>					<p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate dal RCF (ritenute obsolete).</p>
<p>11. - Quando un treno è in ritardo il dirigente deve procurare di sopprimere nella propria stazione e nei posti intermedi fino alla stazione successiva, la fermata di orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria.</p> <p>12. - Qualora non sia stato possibile far preavvisare un treno di non effettuare una fermata d'orario o prescritta, il dirigente della stazione interessata può evitarne l'arresto non facendo esporre il segnale d'arresto a mano, disponendo il segnale di</p>					<p>Aspetto di carattere commerciale non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>partenza a via libera laddove esista e ordinando tempestivamente al macchinista, mediante la paletta di comando, la ripresa della corsa.</p> <p>Per un treno viaggiatori anche se non ordinario, la procedura su descritta è applicabile alle sole fermate escluse dal servizio pubblico per indicazione d'orario, o prescritte non per servizio viaggiatori.</p>					
<p>13. - Nell'entrare nelle stazioni di incrocio o di prece-denza rette da aiutante di movimento, su linea esercitata a D.U. (I), i macchinisti dei treni incrocianti ed il macchinista del treno che prende il passo devono ridurre la velocità a 30 km/h sugli scambi d'ingresso e fermare in stazione.</p> <p>I treni che terminano la loro corsa in una stazione retta da aiutante devono osservare per l'ingresso in questa le norme stabilite per le stazioni di incrocio.</p> <p>Il macchinista dei treni circolanti su linee esercitate a Dirigenza Unica ed aventi fermata nelle stazioni di diramazione, di passaggio dal doppio al semplice binario, termine di corsa e capotronco, deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.</p> <p>(1) Le norme particolari aggiuntive riguardanti gli incroci e le precedenza su tali linee sono riportate nelle "Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico"</p> <p>14. - Sulle linee esercitate a D.U. i treni in arrivo nelle località impresenziate debbono arrestarsi prima di impegnare i deviatori incontrati di punta ed il capotreno deve accertarsi della integrità e della regolare</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Le linee a Dirigenza Unica, non sono disciplinate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
posizione di ogni deviatoio e del relativo fermascambio prima di far proseguire il treno. Il macchinista non deve proseguire se tale accertamento non è stato fatto dal capotreno.					
<p>15. - Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 18 commi 2 a), 2bis a), 2bis b) e 2bis C) primo alinea o all'art. 18 commi 2 b) e 2bis C) secondo alinea, salvo la presenza di un P.L. nella zona di uscita di una stazione con segnale di partenza comune a più binari. In questo caso il P.L. si considera comunque protetto quando sia a distanza non inferiore a 50 metri dal segnale stesso.</p> <p>Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, costituisce ingombro all'uscita del binario di ricevimento qualsiasi ostacolo posto a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo.</p> <p>Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questi sia munito di segnale di arresto.</p> <p>Salvo i casi di cui al comma 16, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti</p>	<p>4.4 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera b) gli eventuali enti incontrati dal convoglio devono essere:</p> <p>b.1. manovrati quando sono liberi da veicoli e i veicoli che devono impegnarli siano fermi, oppure, se in moto, si trovino ancora a sufficiente distanza per compiere la manovra dell'ente e per assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa;</p> <p>b.2. disposti ed assicurati nella corretta posizione per il tempo necessario allo svolgimento del movimento;</p> <p>b.3. rimossi dalla posizione indicata alla precedente lettera b.2. solo dopo che siano stati superati dal convoglio.</p> <p>4.5 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>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta</p>	M	I	GI	<p>La definizione di binario ingombro e il movimento dei treni su tali binari devono essere gestite dal GI nel rispetto dei principi del RCF.</p> <p>Per le linee AC/AV vale quanto previsto per le altre linee.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anzidetti, devono essere avvisati con prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio) del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta (modulo o dispaccio). In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri.</p> <p>(1) « A sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (o tronco) ».</p> <p>(2) « A sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento ».</p> <p>16. — I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:</p> <p>a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario di Servizio rispetto al paraurti del binario tronco;</p> <p>b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 10 per ingombro all'uscita;</p> <p>c) quando il treno venga ricevuto con</p>	<p>attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le DEL di cui al punto 2.20; – le DPC di cui al punto 3.7; – le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>11.3 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</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui Segnali per ingresso su binario ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.</p> <p>In determinate stazioni di testa individuate dalle Unità periferiche interessate ed indicate nell'Orario di Servizio, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione e limitatamente ai periodi in cui la nebbia è considerata fenomeno eccezionale, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico di cui al punto c), il segnale di arresto a mano in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da mezzi di trazione, da carrozze o carri con sagoma chiusa.</p> <p>17 bis. — Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'Orario di Servizio, rispetto al paraurti del binario tronco, i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 Km/h. Tale restrizione deve essere imposta dal segnalamento o dall'Orario di Servizio.</p> <p>Il personale di condotta in arrivo nelle predette stazioni con un treno non protetto dai sistemi ETCS/SCMT/SSC, salvo limitazioni di velocità più restrittive, non deve superare la velocità di 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento e dell' Orario di servizio.</p>	<p>prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p>				
<p>18. — Soppresso.</p>					
<p>19. — Quando il macchinista si accorgesse</p>	<p>10.11 L'agente di condotta deve arrestare</p>			<p>IF</p>	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
di essere indebitamente ricevuto su di un binario ingombro, o incompatibile al servizio del proprio treno, o diverso da quello sul quale avesse avuto avviso di entrare, oppure, su di una linea di diramazione diversa da quella che deve essere percorsa dal treno, dovrà valersi di tutti i mezzi disponibili per fermare prontamente il treno.	prontamente il treno qualora venga indebitamente inoltrato o ricevuto su un binario incompatibile al servizio da svolgere o su una linea diversa da quella che deve essere percorsa.				
<p>Art. 22</p> <p>Treni in multipla trazione</p> <p>Locomotive di rinforzo in coda</p> <p>1. - Quando un treno viene rimorchiato da locomotive in multiplo attacco è sempre il macchinista di testa che sposta il treno, regola la corsa e dà i fischi regolamentari.</p>	<p>3.9 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p>			IF	
2. - Ogni singolo macchinista, prima di muovere la propria locomotiva, deve assicurarsi che sulla locomotiva attigua vi sia il rispettivo personale di servizio.				IF	
3. - Quando il treno porta i segnali notturni, i fanali delle locomotive interposte debbono essere spenti od oscurati.	4.11 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.			IF	
4. - L'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (D.C.T.,capodeposito, ecc.) che aggiunge la locomotiva di rinforzo in coda (spinta) deve avvisare il macchinista di testa ed il capotreno, nonché il dirigente movimento, salvo l'eccezione di cui al comma 7.	6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare: <ul style="list-style-type: none"> - dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; - dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro 	M	I	GI	Le locomotive di spinta devono essere sempre collegate con il freno continuo, di conseguenza non sono più ammesse le locomotive di spinta

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5. - Le locomotive di spinta devono viaggiare da stazione a stazione agganciate al treno. Su determinati tratti di linea, indicati nell'orario di Servizio, l'unione al veicolo di coda può essere fatta con maglia sganciabile ed in tal caso la spinta può avere termine in un punto determinato della linea con ricovero nella stazione precedente.</p> <p>Il treno rinforzato con locomotiva sganciabile deve portare la doppia segnalazione di coda prevista dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>6. - Non è ammesso l'impiego della maglia sganciabile per la spinta quando, per l'interruzione delle telecomunicazioni, non sia stato possibile avvisarne la stazione successiva od anche uno solo dei posti di blocco intermedi e riceverne la relativa conferma.</p> <p>7. - Nell'Orario di Servizio possono essere indicati i treni ordinari normalmente spinti con locomotiva sganciabile, viaggiante da stazione a stazione.</p> <p>8. - Qualora uno dei treni anzidetti dovesse partire senza locomotiva di spinta, l'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (D.C.T., capodeposito, ecc.) deve darne awiso al macchinista, al capotreno e al dirigente movimento.</p> <p>9. - Agli effetti degli incroci nella stazione di ricovero la corsa di ritorno di una locomotiva di spinta che abbia abbandonato un treno in linea è considerata come una corsa di straordinario ad orario libero.</p>	<p>carico;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dalla massa e della lunghezza del treno; - dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; - dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p>6.6 Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida; b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno; c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno; d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura; e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature. <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p>				<p>con maglia sganciabile in corsa.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>10. - Sulle linee a doppio binario, quando la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea e si ricoveri in stazione percorrendo il binario illegale, non occorre avviso di incrocio ai treni interessati.</p> <p>11. - Sulle linee esercitate col blocco automatico o conta-assi non è ammesso che la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea oltre la prima sezione di blocco attigua alla stazione in cui la locomotiva stessa deve rientrare.</p> <p>12. - Le disposizioni del presente articolo non si applicano per le spinte date ai fini dell'avviamento nell'ambito di una stazione.</p>					
<p>13. - Il macchinista di testa nei treni rinforzati da locomotiva in coda od intercalata nel treno, ricevuto partenza dei treni l'ordine di partenza, dà il prescritto segnale. Il macchinista della locomotiva di spinta o di quella intercalata udito tale segnale lo ripete per intesa e mette in azione la locomotiva con opportuna gradualità. Il macchinista di testa udito il segnale d'intesa mette subito in azione la locomotiva ed inizia con cautela l'avviamento del treno.</p> <p>14. - Quando la locomotiva di testa effettua lo spunto del treno senza l'intervento di quella di spinta, il macchinista di quest'ultima di sua iniziativa e con le necessarie cautele metterà in azione la propria locomotiva al momento opportuno a seconda delle necessità. Sui tratti acclivi la locomotiva di spinta deve essere sempre attiva.</p>	<p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p>			<p>IF</p>	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>15. — Il macchinista della locomotiva di coda o di quella intercalata durante la corsa deve pur attenersi scrupolosamente ai segnali del macchinista di testa. Solo nelle discese deve, occorrendo, usare di propria iniziativa i mezzi frenanti a sua disposizione.</p> <p>16. — Il macchinista di testa deve a sua volta regolare in tempo debito l'azione della propria locomotiva nei punti ove cambia la pendenza della linea, al fine di prevenire e d'evitare ogni causa di urti o di strappi al treno.</p>	<p>6.8 Gli eventuali dispositivi di comando del sistema frenante delle cabine di guida non utilizzate per la guida del treno, presenziate da agenti di condotta, possono essere azionati soltanto per frenature di emergenza; da tale dispositivo è in ogni caso vietata qualunque manovra di sfrenatura del treno.</p>			<p>IF</p>	
<p>17. — Qualora la locomotiva di coda in seguito a spezzamento degli organi d'attacco si distaccasse dal treno il macchinista deve fermare la locomotiva e richiamare l'attenzione del personale del treno col segnale d'allarme e riaccostarsi al convoglio solo dopo il suo arresto.</p>	<p>10.1 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>IF</p>	
<p>Art. 23 Segnali d'arresto e di rallentamento non notificati</p> <p>1. — Al presentarsi di un segnale d'arresto non notificato esposto sulla linea o lungo il treno il macchinista deve, senza alcun indugio, fermare subito il treno mettendo in atto tutti i mezzi di frenatura di cui dispone ed attenersi alle disposizioni che gli saranno</p>	<p>10.1 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</p>		<p>I</p>	<p>GI</p>	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>date.</p> <p>Nel caso che il segnale non fosse presenziato, il macchinista deve, dopo la fermata, mettersi in contatto a mezzo telefono con la successiva località di servizio per ricevere le eventuali informazioni.</p> <p>2. — Al presentarsi di un segnale di rallentamento non notificato il macchinista deve rispettarlo percorrendo il tratto in soggezione a velocità non superiore a 10 km/h.</p> <p>In tale evenienza l'anormalità deve essere notificata con le modalità previste per il caso di rilevamento di un segnale fisso spento (vedi art. 20/8).</p>	<p>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>10.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				
<p align="center">Art. 24</p> <p align="center">Treni serviti da freno continuo</p> <p align="center">Avarie ai compressori</p> <p>1. — E' obbligo del personale di condotta di assicurarsi frequentemente della regolarità del freno continuo e particolarmente in prossimità dei segnali fissi, dei rallentamenti e dei tratti in discesa di qualche entità, controllando le pressioni della condotta e del serbatoio principale del freno.</p>	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>			IF	
<p>2. — Nei casi di mancanza o di irregolarità di funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa durante la corsa del treno, ed in caso di mancanza di tensione per la trazione elettrica, per i treni serviti da frenatura continua o</p>	<p>17.2 Nel caso l'agente di condotta rilevi una insufficiente efficacia del sistema di frenatura deve subito arrestare il treno per i necessari provvedimenti (ripetizione della prova del freno, verifica della percentuale di massa</p>	M		IF	<p>Non è più prevista la frenatura a mano e parzialmente continua, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>parzialmente continua il macchinista:</p> <p>a) su tratti di linea con pendenza uguale od inferiore al 15 ‰, proseguirà la corsa fino a quando la pressione sia non inferiore a 4 bar nella condotta generale a freni chiusi e non inferiore a 5 bar nel serbatoio principale del freno; al disotto di tali valori il macchinista fermerà il treno possibilmente in una stazione;</p> <p>b) su tratti di linea con pendenza superiore al 15 ‰, purché le pressioni di cui sopra non scendano a valori inferiori, proseguirà la corsa fino e non oltre la prima stazione che incontra.</p> <p>Nei casi di cui ai punti a) e b) precedenti, qualora la pressione in condotta scenda a valori inferiori a quelli indicati al punto a) il macchinista deve subito fermare il treno e successivamente osservare le norme riportate nell'art. 78 della P.G.O.S. per il caso di guasto al freno.</p> <p>3. — Nei casi di fermata di un treno servito da frenatura continua o parzialmente continua su tratti di linea con pendenza superiore al 10‰ e mancando la possibilità di proseguire, il macchinista avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni eventualmente presente, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 78 della P.G.O.S.</p> <p>4. — Solo dopo ripristinate le normali condizioni di efficienza del freno continuo, i mezzi impiegati per la immobilizzazione del treno potranno essere disattivati o rimossi.</p> <p>5. — Sui tratti di linea in pendenza, l'apertura dei freni ad aria compressa</p>	<p>frenata. ecc.).</p> <p>17.3 I dispositivi di frenatura dei veicoli che risultino inefficienti per guasto possono essere isolati dal sistema frenante del treno. In tale evenienza la prosecuzione del treno è ammessa purché il sistema frenante assicuri comunque le condizioni di cui ai precedenti punti 6.6 e 6.7.</p>				<p>dei treni.</p> <p>Non è più prevista la possibilità di proseguire la marcia se non possono essere rispettate le norme di frenatura.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve essere sempre effettuata dal macchinista ricaricando la condotta generale alla pressione di regime; è rigorosamente vietato ricorrere al dispositivo di scarico del freno dei veicoli per ottenere la sfrenatura di tutto o parte del treno.</p>					
<p>Art. 25 Uso dei freni in discesa nei treni utilizzando freni a mano</p> <p>1. — Il macchinista di un treno servito da freni a mano o da frenatura parzialmente continua deve, ad ogni occorrenza, ordinare tempestivamente, mediante il fischio della locomotiva, la chiusura dei freni a mano e valersi opportunamente anche del freno della locomotiva per regolare la velocità.</p> <p>2. — Quando si verificassero anomalie causate da insufficiente azione dei freni, il macchinista dovrà insieme al capotreno, procedere al controllo delle loro apparecchiature, rilevando in particolare lo stato termico dei ceppi. Il macchinista dovrà controfirmare sul foglio di corsa il rapporto delle constatazioni.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Non è più prevista la frenatura a mano e parzialmente continua, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni.</p> <p>Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.</p>
<p>Art. 26 Precedenze</p> <p>1. In una stazione ha luogo una precedenza «normale» quando per disposizione d'orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso.</p> <p>Le precedenze normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni</p>					<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interviene nel controllo degli incroci.</p> <p>Quando, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'Orario di Servizio, nella stazione ove ciò si verifica si determina una precedenza «anormale».</p> <p>Nel caso non sia possibile comunicare ad una stazione la successione, oppure una variazione della successione dei treni, la stazione che invia un treno diverso da quello atteso dalla stazione successiva, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione della stazione attigua e di annunciarsi per telefono al dirigente per identificare il treno e per ricevere istruzioni con dispaccio per il proseguimento (1). In tal caso il dirigente di quest'ultima stazione deve confermare al capotreno con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno. Lo stesso dirigente deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopradescritta. I successivi treni devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.</p> <p>(1) «Fermate al segnale di protezione di..... comunque disposto. Il capotreno annunci per telefono il numero del treno al dirigente ed attenda istruzioni per il proseguimento con dispaccio».</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>sono regolamentati dal RCF, le precedenze e più in generale la successione dei treni non sono regolamentate in quanto sono considerate aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;">Art. 27 Incroci</p> <p>1. — Sulle linee a semplice binario i treni circolanti in senso opposto s'incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio tra due treni può essere «normale» (indicato in orario o di fatto) oppure «anormale» (in seguito a spostamento). La stazione in cui l'incrocio viene fissato è denominata sede d'incrocio.</p> <p>Gli incroci vengono indicati nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.</p> <p>2. — Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale, di «incrocio di fatto» quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa, venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale od inferiore a 15 minuti.</p> <p>3. — Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in diversa misura, il dirigente della stazione sede di incrocio provvede a spostarlo in altra dove risulti più conveniente.</p> <p>4. — Sulle linee a semplice binario stabilite dall'Unità periferica interessata, attrezzate con il blocco elettrico e nelle quali tutte le stazioni atte agli incroci sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, il personale dei treni non interviene sul controllo degli incroci, anche</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, gli incroci tra treni non sono regolamentati in quanto sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>se indicati in orario. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti e non trovano applicazione le norme di cui al comma successivi del presente articolo.</p> <p>5. - Sulle linee a semplice binario, non comprese tra quelle di cui al precedente comma 4 ed indicate nell'Orario di Servizio, il personale di condotta ed il capotreno dei treni interessati devono intervenire nel controllo degli incroci. Su tali linee gli incroci con treni non ordinari, con treni periodici di cui all'art. 28/2, gli incroci anormali, nonché gli incroci di fatto di cui al recedente comma 2, devono essere notificati ai treni stessi con prescrizione.</p> <p>6. — Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni devono fermare nelle stazioni sede d'incrocio.</p> <p>Si fa eccezione, per il treno che arriva per ultimo, nei casi sottoindicati:</p> <p>a) in qualsiasi stazione, quando il dirigente, dopo aver accertato che i treni incrocianti siano giunti completi e regolarmente ricoverati, che sia stato predisposto l'itinerario per il transito del treno atteso e che esista la via libera della stazione successiva, possa tempestivamente ordinare a precedente stazione di fermata di prescrivere libero transito al treno incrociante (1).</p> <p>Con tale prescrizione è implicita la soppressione di fermata, anche d'orario o prescritta, nella stazione d'incrocio;</p> <p>b) nelle stazioni munite di doppio</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnalamento di protezione e partenza quando il dirigente, dopo aver eseguito gli accertamenti di cui al punto a) disponga i segnali per il transito.</p> <p>La disposizione a via libera del segnale di protezione con avviso accoppiato e del segnale di partenza indica al macchinista, che non abbia fermata d'orario o prescritta, che l'incrocio avviene senza arresto. Se il treno ha fermata d'orario o prescritta, volendosi evitare l'arresto del treno, il dirigente ordinerà tempestivamente al macchinista, con la paletta di comando, la ripresa della corsa.</p> <p>In tali casi il macchinista ed il capotreno restano esonerati dagli accertamenti relativi all'arrivo degli incrocianti.</p> <p>(1) «Libero transito a rispetto treno o treni (ed occorrendo) percorrendo binario deviato a km/h».</p> <p>7. — Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da un'indicazione d'incrocio quando quest'ultimo venga a mancare, la soppressione di fermata è implicita nell'ordine di spostamento o nell'avviso di annullamento dell'incrocio per soppressione di treni.</p> <p>8. — Nelle stazioni d'incrocio, sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il macchinista del treno avente fermata deve considerare <i>il binario di ricevimento ingombro all'uscita</i> (Art. 21/15) salva la deroga di cui al successivo comma 11. Inoltre prima della partenza il macchinista è tenuto a</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>controllare l'avvenuto arrivo dei treni incrocianti, fatta eccezione per il caso di incrocio anormale che venga a cadere in stazioni di diramazione rispetto ai treni provenienti da altra linea.</p> <p>In mancanza di un sicuro accertamento diretto, il macchinista deve farsi dare dal dirigente o dal capotreno comunicazione verbale dell'avvenuto arrivo dei treni incrocianti.</p> <p>In ogni caso, il capotreno deve farsi comunicare dal dirigente l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante e trascriverla sul foglio di corsa.</p> <p>Quando uno o più treni incrocianti non siano ancora giunti, il macchinista ed il capotreno possono proseguire in quanto abbiano ricevuto dal dirigente, <i>ordine scritto di spostamento d'incrocio</i> con mod. M. 1 completo del numero del dispaccio di accettazione o, in sua vece, dell'annotazione «<i>blocco elettrico</i>» nel caso di efficienza di tale blocco e di guasto alle telecomunicazioni.</p> <p>9. — Quando l'incrocio di due treni venga spostato in una stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, il dirigente che fa avanzare il treno proveniente dal semplice, anziché prescrivergli l'incrocio nella stazione stessa, deve ordinarli d'incrociare l'altro treno sul doppio binario (1). Tale prescrizione esonera il personale del treno anche dall'obbligo di eseguire la fermata per fatto di incrocio nella stazione di passaggio.</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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>10. — Nelle stazioni limite fra un tratto di linea in cui non è prescritto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni ed altro tratto in cui sia prescritto, restano fermi gli anzidetti obblighi del personale dei treni diretti verso il secondo tratto. Degli incroci di fatto e di quelli derivanti da spostamenti, i treni suddetti devono essere avvisati o fatti avvisare a cura della stazione limite.</p> <p>11. — In deroga alle norme di cui al comma 8, nelle stazioni limite i macchinisti di treni aventi fermata non sono tenuti, salvo esplicita prescrizione, a considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.</p> <p>12. — Quando un incrocio debba essere spostato al di là di una stazione limite, non si deve oltrepassare col primo spostamento la stazione stessa, alla quale spetta di provvedere per l'ulteriore spostamento d'incrocio. Quando un incrocio, fissato in una stazione limite sia già avvenuto, per spostamento, sul tratto in cui non è previsto il controllo degli incroci, il dirigente della stazione limite deve avvisarne il treno interessato proveniente da tale tratto (1). (1) «Incrocio col tr. già avvenuto in precedente stazione».</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>13. — Soppreso.</p>					
<p style="text-align: center;">Art. 28</p> <p style="text-align: center;">Treni ordinari periodici</p> <p>1.— Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, la periodicità dei treni periodici (Art. 14 comma 15) può essere modificata, durante il periodo di validità dell'orario,</p>					<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.</p> <p>2. — Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, l'avviso ai treni che hanno incrocio con i treni ordinari periodici, deve essere dato tutti i giorni in cui circolano i treni periodici stessi.</p> <p>3. — I treni periodici che vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'Orario di Servizio devono essere considerati a tutti gli effetti come treni straordinari.</p>					<p>con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, i treni ordinari periodici non sono regolamentati in quanto sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF.</p>
<p>Art. 29</p> <p>Treni straordinari ad orario prestabilito</p> <p>1. — I treni straordinari possono essere messi in circolazione dalle stazioni per ordine superiore, oppure di iniziativa per sopraggiunte necessità.</p> <p>2.— La richiesta della locomotiva, completata da tutti i dati necessari, deve essere fatta tempestivamente al deposito locomotive. Disposizioni locali possono determinare l'anticipo con cui la richiesta deve essere fatta.</p> <p>3. — L'orario dei treni straordinari non previsti in orario è diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.</p> <p>4. — Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, devono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario con mod. M. 4 i treni che hanno incroci con</p>					<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, i treni straordinari ad orario prestabilito non sono regolamentati in quanto sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esso.</p> <p>5. — Sulle linee a semplice binario dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, i treni straordinari possono essere resi ordinari periodici secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.</p>					
<p>Art. 30</p> <p>Treni straordinari ad orario libero</p> <p>1. — Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile, né torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito, o con un supplementare, le stazioni possono, previ accordi telefonici, mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (O.L.).</p> <p>2. — In relazione a particolari condizioni locali di esercizio le Unità periferiche interessate possono stabilire che su alcuni tratti di linea, i treni O.L. vengano numerati giornalmente da determinate stazioni capotronco in ordine progressivo, con numero pari o dispari a seconda del loro senso di marcia (es.: O.L. 1, O.L. 2, ecc.).</p> <p>3. — Per la circolazione dei treni O.L. tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine ove tali treni devono sempre arrestarsi salvo esplicito ordine contrario.</p> <p>4. — Sulle linee a semplice binario, la stazione che riceve l'annuncio dell'effettuazione del treno O.L., deve, occorrendo, fissare gli incroci con le norme stabilite per gli incroci di fatto ma nell'intervallo di 5 minuti. Sulle linee in cui il</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, i treni straordinari ad orario libero non sono regolamentati in quanto sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni O.L. e quelli interessati devono esserne avvisati.					
<p>Art. 31</p> <p>Treni supplementari</p> <p>1. — Le stazioni possono effettuare treni supplementari in relazione alle occorrenze, senza preventiva autorizzazione superiore.</p> <p>2. — I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola «ante» se trattasi di supplementare in precedenza e della parola «bis», «ten», ecc. se trattasi di supplementare a seguito.</p> <p>3. — I treni supplementari in precedenza (treni ante) possono effettuarsi soltanto su linee a doppio binario, con un anticipo quanto più possibile limitato rispetto al treno preceduto.</p> <p>È ammesso un solo treno supplementare in precedenza ad un determinato treno ordinario o straordinario.</p> <p>4. — L'anticipo massimo consentito lungo il percorso dei treni supplementari in precedenza, o, sulle linee di cui all'art. 33 comma 5, l'anticipo massimo consentito in partenza dalle stazioni ove il treno effettua servizio viaggiatori, deve essere comunicato al macchinista e al capotreno(1).</p> <p>1) «Viaggiate con anticipo massimo di minuti su tutto il percorso » oppure per le linee di cui all'art. 33 comma 5: «Partite con anticipo massimo di minuti dalle stazioni dove si effettua servizio viaggiatori».</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, i treni supplementari non sono regolamentati in quanto sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5. — È consentito lo scambio dei materiali fra il treno normale e il suo supplementare, sia a seguito che in precedenza, in relazione alle esigenze del servizio dei treni. Dello scambio dei materiali debbono essere avvisati i treni (2) a cura della stazione che ne prende l'iniziativa.</p> <p>(2) — PER I TRENI SUPPLEMENTARI A SEGUITO: Al treno inviato per primo: «Da viaggiate come treno normale». Al treno inviato per secondo: «Da a viaggiate come vostro supplementare a seguito».</p> <p>— PER I TRENI SUPPLEMENTARI IN PRECEDENZA: Al treno inviato per primo: «Da a viaggiate come treno ante», aggiungendo la prescrizione di cui alla nota (1), (oppure: non ammesso alcun anticipo). Al treno inviato per secondo: «Da viaggiate come treno normale».</p>					
<p>Art. 32 Soppressione, rieffettuazione, fusione e sostituzione treni</p> <p>1. — In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anormalità, le stazioni possono sopprimere i treni senza servizio viaggiatori. I treni con servizio viaggiatori possono essere soppressi soltanto per cause di forza maggiore od in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, oppure per disposizione dell'Unità centrale competente.</p>					<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, la soppressione, rieffettuazione, fusione</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Della soppressione, anche se prevista in orario, devono essere avvisati i treni che con essi hanno incroci, circolanti sulle linee ove il personale dei treni è tenuto al controllo degli incroci stessi (1) viene nel controllo degli incroci, le stazioni possono provvedere alla rieffettuazione di treni precedentemente soppressi.</p> <p>(1) "Treno soppresso da a"</p> <p>1 bis. – Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, le stazioni possono provvedere alla rieffettuazione di treni precedentemente soppressi.</p> <p>2.– Su determinati tratti fra due stazioni, serviti da più linee affiancate a doppio binario, esercitate col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni, in base a disposizioni particolari stabilite dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea, conservando il proprio numero, senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione.</p> <p>Qualora l'affiancamento si verifichi fra una linea esercitata col blocco radio e altre linee col blocco elettrico è ammesso, alle condizioni e con le modalità di cui al precedente capoverso, che i treni impostati sulla linea esercitata col blocco radio vengano all'occorrenza istradati su altra linea esercitata col blocco elettrico.</p> <p>Alle condizioni stabilite di volta in volta</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>e sostituzione dei treni non sono regolamentati in quanto sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
dall'Unità centrale competente, nel caso in cui due stazioni siano collegate da diverse linee, possono essere considerati affiancati tratti di linea a doppio binario a tratti di linea a semplice binario, nonché due o più linee a semplice binario.					
<p style="text-align: center;">Art. 33</p> <p style="text-align: center;">Anticipo nella corsa dei treni</p> <p>1. – In relazione alle esigenze di servizio, è ammesso che i treni viaggino in anticipo sul proprio orario.</p> <p>2. L'anticipo di corsa è sempre vietato in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori salvo il caso di treno viaggiatori supplementare in precedenza nei limiti dell'anticipo notificato a norma dell'art. 31 comma 4 e di quanto stabilito dal successivo comma 2 bis.</p> <p>2 bis - Sulle linee di cui al successivo comma 5, le Unità periferiche interessate possono disporre che in alcune stazioni determinati treni viaggiatori possono partire in anticipo rispetto al proprio orario. I treni interessati al provvedimento devono essere contraddistinti nell'Orario di Servizio con l'apposito simbolo (Art. 3 PGOS) riportato a fianco dell'ora di partenza dalla stazione stabilita.</p> <p>3. – Quando siano stati presi preventivi accordi con tutte le stazioni interessate, anche per la soppressione di fermata nelle stazioni intermedie, il dirigente può disporre per l'anticipo di corsa del treno su un tratto comprendente più stazioni non oltrepassando mai la prima di incrocio.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, l'anticipo corsa dei treni non è regolamentato in quanto considerato aspetto non legato alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4. – Il dirigente della stazione che dispone per l'anticipo di corsa di un treno deve provvedere per l'opportuna prescrizione (1), fissando il limite massimo dell'anticipo stesso.</p> <p>(1) «<i>Viaggiate con anticipo massimo di minuti ... da ... a ... ecc.</i>» ed eventualmente «<i>Soppressa fermata a Fermate a ...</i>»</p> <p>5. – Su tutte le linee, escluse quelle a semplice binario indicate nell'Orario di Servizio dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il personale di condotta è tenuto ad attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.</p> <p>Nel licenziamento di un treno, o nell'adozione della procedura di cui art. 21 comma 12 è implicito l'ordine al macchinista dell'eventuale anticipo di corsa in partenza, che va attuato tutte le volte che risulti possibile.</p> <p>Se il treno non è licenziato dal dirigente, il personale del treno deve attuare il massimo possibile anticipo di corsa consentito dalla disposizione a via libera dei segnali, salvo l'osservanza delle norme di cui al comma 2.</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;">Art. 34 Mezzi d'opera e tradotte</p> <p>1. – I mezzi d'opera sono rotabili ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di</p>	<p>21.1 I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>21.2 I mezzi d'opera che non rientrano tra</p>	M	I	GI	<p>I mezzi d'opera che possono circolare come treni devono essere attrezzati come i rotabili utilizzati per l'effettuazione dei treni.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trazione autonoma e di cabina di guida.</p> <p>2. – Possono circolare secondo le norme di esercizio previste per i treni soltanto i mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale.</p> <p>Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.</p> <p>3. – La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario avviene secondo apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in conformità ai seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti; - devono essere messe in atto misure di sicurezza atte ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto; - la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti sul tratto interrotto. 	<p>quelli di cui al precedente punto 21.1 possono circolare e sostare sull'infrastruttura in coerenza con i criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>				
<p>4. – Le tradotte sono soggette alle medesime norme che regolano la circolazione dei treni. Possono, altresì,</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti</p>	M	I	GI	<p>Le tradotte devono circolare come circolano i treni. Non</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circolare in regime di interruzione di binario; in tal caso il Gestore dell'Infrastruttura deve emanare apposite procedure coerenti con quanto previsto per i mezzi d'opera al precedente comma 3.</p>	<p>stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p>				<p>sono ammesse deroghe a tale principio. La denominazione "tradotte" è un aspetto commerciale di competenza del GI e delle IF.</p>
<p>Art. 35 Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario</p> <p>1. – Su una linea a semplice binario, oppure su uno od entrambi i binari di una linea a doppio, la circolazione dei treni può essere interrotta:</p> <p>a) per disposizione prevista dall'Orario di Servizio (interruzioni programmate in orario ed intervalli d'orario);</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>4.32 L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività</p>			GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>b)</i> per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'orario di Servizio); <i>c)</i> per cause accidentali (interruzioni accidentali); <i>d)</i> per necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del punto precedente); <i>e)</i> per necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze, non programmate).</p> <p>Le interruzioni <i>a)</i> e <i>b)</i> sono delimitate dal transito di determinati treni oppure da determinate ore; sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, dette interruzioni devono essere delimitate solo da ore. Le interruzioni <i>e)</i> sono sempre delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.</p> <p>2. – Salvo i casi successivi, ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario, le stazioni e, se presenziati, i bivi devono mantenere esposto, sul binario interrotto, un segnale di arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza dello scambio stesso, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori. L'esposizione del segnale di arresto non occorre: – sulle linee a doppio binario, se il binario interrotto è quello illegale; – in tutti gli altri casi, se ci si può avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali di partenza, stabiliti dalle Unità centrali interessate. Nelle stazioni presenziate da solo dirigente,</p>	<p>differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p><i>a)</i> sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre; <i>b)</i> la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti; <i>c)</i> devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato; <i>d)</i> la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>4.33 La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone,</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per l'esposizione e la rimozione del segnale di arresto, il dirigente può avvalersi anche di personale non dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente medesimo.</p> <p>3. – Nella impostazione degli orari di servizio possono essere previsti appositi periodi liberi da treni ordinari che sono denominati «intervalli d'orario».</p> <p>Durante tali intervalli, che sono esplicitamente elencati nell'orario di Servizio, la circolazione può essere interrotta, a richiesta, per esigenze della manutenzione o per altre occorrenze, su 1 binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.</p> <p>4. – Di regola nell'intervallo d'orario interessante un binario su linea a doppio non è prevista la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio, sul quale i treni circolano nel solo senso legale e col normale regime.</p> <p>5. – In particolari situazioni stabilite dalle Unità centrali interessate o in altri casi stabiliti dalle Unità periferiche interessate, se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio, la circolazione dei treni può essere interrotta, su una linea a semplice binario oppure su uno o entrambi i binari di una linea a doppio, d'iniziativa del dirigente di una stazione e fino alla stazione limitrofa abilitata, previ accordi col dirigente di quest'ultima.</p> <p>Su tutte le linee, a richiesta degli agenti autorizzati del Gestore dell'Infrastruttura, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i</p>	<p>attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dirigenti possono concedere interruzioni per la circolazione dei mezzi d'opera, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza, o per altre esigenze tecniche, secondo specifiche norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura medesimo; tali interruzioni vanno limitate fra stazioni attigue abilitate e possono essere richieste, con congruo anticipo, all'una od all'altra di tali stazioni.</p>					
<p>Art. 36 Circolazione a binario unico su linea a doppio binario</p> <p>1. – La circolazione a binario unico su linea a doppio (circolazione nei due sensi su un solo binario) viene disposta con programma od attivata d'iniziativa dei dirigenti per necessità di movimento o per fatto accidentale (Art. 35).</p> <p>2. – I bivi in linea eventualmente esistenti sul tratto esercitato a binario unico devono essere presenziati da un dirigente. Le Unità periferiche interessate devono preventivamente stabilire, in relazione alle situazioni locali, le modalità da osservare in attesa di tale presenziamento per l'evenienza di circolazione a binario unico. Le stazioni disabilitate nonché le fermate munite di deviatori, che si trovino sul tratto ridotto a binario unico, devono essere possibilmente presenziate da dirigente.</p> <p>3. – Soppeso</p> <p>4. – Disposizioni in deroga alle norme del presente articolo possono essere impartite dall'Unità centrale competente, per determinate linee che siano attrezzate con</p>	<p>14.1 La circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato è ammessa, solo in caso di eventi improvvisi che impediscono il transito sul binario previsto, al fine di consentire ai treni già in circolazione di superare il tratto interessato dall'anormalità.</p> <p>14.2 La circolazione in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato deve essere gestita in modo da assicurare, ad ognuno dei treni inviati, il tratto di via libero, concesso in uso esclusivo e protetto da indebiti accessi di altri veicoli, mettendo inoltre in atto i necessari provvedimenti di sicurezza di cui al precedente punto 11.</p>	M	I	GI	<p>La circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato è ammessa, solo in caso di eventi improvvisi che impediscono il transito sul binario previsto, al fine di consentire ai treni già in circolazione di superare il tratto interessato dall'anormalità.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impianti di segnalamento e di blocco elettrico oppure con il blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2), per la circolazione nei due sensi di marcia su uno stesso binario.</p> <p>5. – I segnali fissi della linea e di protezione delle stazioni che comandano ai treni percorrenti il binario legale, non hanno significato per i treni che percorrono il binario illegale.</p> <p>5 bis. – Percorrendo il binario illegale, si devono rispettare le indicazioni riportate nelle relative fiancate dell'Orario di Servizio. La velocità massima ammessa per i treni che percorrono il binario illegale è di 90 km/h.</p> <p>6. – Ai treni circolanti sul tratto esercitato a binario unico devono essere date le seguenti prescrizioni</p> <p>a) ai treni circolanti nel senso illegale, avviso della circolazione a binario unico;</p> <p>b) ai treni circolanti sul binario per essi legale, fermata nelle stazioni non munite di doppio segnalamento di protezione e partenza;</p> <p>c) ai treni in arrivo nella stazione estrema del tratto interrotto che devono essere inoltrati sul binario illegale, fermata nella stessa qualora non sia munita del doppio segnalamento di protezione e partenza;</p> <p>d) ai treni in arrivo dal binario illegale:</p> <p>– fermata in precedenza del primo deviatoio delle stazioni interessate, marcia a vista non superando i 30 Km/h in arrivo e fermata nelle stazioni interessate.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Dette prescrizioni non devono essere praticate quando la stazione è munita del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale;</p> <p>e) al primo treno circolante nel senso illegale: esposizione del segnale previsto dal Regolamento sui Segnali e marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti da tabella «C» oppure «S». In tal caso il macchinista deve effettuare la marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 Km/h.</p> <p>Le anzidette prescrizioni devono essere date d'iniziativa e a cura delle singole stazioni del tratto esercitato a binario unico.</p> <p>6 bis. – In casi eccezionali, per determinati singoli cantieri ad abolire la marcia a vista di cui al comma 6 punto e).</p> <p>7. – Quando siano state realizzate tutte le occorrenti condizioni di sicurezza, i dirigenti delle singole stazioni per evitare:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ai treni in arrivo dal binario illegale, la fermata in precedenza del primo deviatoio della propria stazione; <p>ai treni circolanti su itinerario legale, la fermata nella propria stazione.</p> <p>8. – Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere perché siano praticate le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ai treni che devono percorrere stazioni disabilitate e presenziate o che devono incontrare scambi di punta in altri posti intermedi presenziati, marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h in corrispondenza dei posti stessi 					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) ai treni che devono incontrare scambi di punta non presenziati, provvisti o meno di fermascambi di sicurezza, fermata prima di impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione come prescritto all'art. 18/11;</p> <p>c) ai treni che devono incontrare bivi in linea presenziati da dirigente, fermata prima di impegnare gli scambi dei bivi stessi.</p> <p>9. – Il dirigente che presenzia un bivio in linea deve far proseguire i treni circolanti nel senso illegale, con la prescrizione di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza.</p>					
<p align="center">Art. 37</p> <p align="center">Guasto al blocco elettrico e/o alle telecomunicazioni</p> <p>1. – Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale o conta-assi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di via libera o di giunto, tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco intermedi.</p> <p>2. – Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono, di regola, distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite dall'apposita Istruzione, nelle quali deve essere istituito il regime del blocco telefonico.</p>	<p>11.1 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</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta prima di superare un segnale a via impedita deve sempre contattare il regolatore della circolazione, anche un segnale permissivo.</p> <p>Il regime del blocco elettrico manuale non è regolamentato dal RCF perché ritenuto obsoleto.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2 bis. – Sulle linee esercitate col blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art.21 bis –B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio, nelle quali la circolazione deve essere regolata con dispacci di giunto: da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, ad un segnale imperativo di fine sezione, o fino ad un segnale di confine.</p> <p>3. - Nel caso di guasto al blocco elettrico con istituzione del blocco telefonico, l'avviso ai treni della circolazione con il regime del blocco telefonico deve essere notificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> – con il mod. M.40 D.L. (B.A.) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico; – con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico manuale o conta-assi. <p>La notifica della circolazione con il regime del blocco telefonico a mezzo dei predetti moduli impone al PdC l'obbligo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> – rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato; – rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati eccetto quelli di blocco 	<p>corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, 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>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 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</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>intermedi (PBA) permissivi per i quali sul modulo stesso è prescritto esplicito esonero. Qualora trattasi di segnali di PBA intermedi con permissività temporanea l'esonero resta valido solo se il segnale stesso mantiene il carattere di permissività (lettera «P» accesa) allorché viene incontrato dal treno. Tale esonero è relativo alla sola funzione di blocco.</p> <p>Resta inteso che i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di protezione e di partenza delle località di servizio anche se agli stessi è stato conferito il carattere di permissività mediante la lettera «P» luminosa.</p> <p>L'avviso della circolazione con il regime del blocco telefonico deve essere completato con il numero del dispaccio relativo alla via libera telefonica. Quando l'avviso di cui sopra viene notificato dal DM di una località di servizio «posto comando») ad un treno inviato verso la località di servizio «posto satellite)), tale avviso può essere completato con il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta ed il numero del dispaccio di giunto che il D.M. si è procurato, oppure con il solo numero del treno precedentemente ricevuto nel posto comando stesso, in caso di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario per un treno da inviare in senso inverso.</p> <p>Qualora venga istituito il blocco telefonico su una tratta comprendente diversi sistemi di blocco, ai treni dovranno essere</p>	<p>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>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>partecipate le necessarie prescrizioni utilizzando i moduli previsti per il sistema esistente su ciascun tratto.</p> <p>3 bis. -Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale (B.E.M.) o conta-assi (B.ca) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel), la ripresa della corsa dai segnali dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singoli della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera «A» spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singoli della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 <i>la</i>) e <i>lb</i>) del Regolamento sui Segnali); in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel).</p> <p>In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.</p> <p>4. - Per il proseguimento di un treno da un segnale di partenza (unico o esterno) a via impedita, di una stazione disabilitata oppure da un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita non presenziato da dirigente movimento, devono essere applicate le seguenti</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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>procedure.</p> <p><i>a) Linea esercitata con blocco elettrico manuale o conta-assi</i></p> <p>1) IL BLOCCO ELETTRICO RISULTA EFFICIENTE ED UTILIZZABILE.</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M.40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.</p> <p>2) NON È STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO ED IL BLOCCO ELETTRICO NON È UTILIZZABILE.</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M. 40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), le prescrizioni n° 7 e n° 9 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.</p> <p>3) E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO.</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M. 40D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.</p> <p>Il personale di condotta ricevendo il modulo M 40 D.L. in una stazione disabilitata o fermata, avvalendosi all'occorrenza dell'agente di guardia, deve informare il capotreno dell'avvenuto</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ricevimento delle prescrizioni.</p> <p><i>b) Linee esercitate con blocco elettrico automatico</i></p> <p>1) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA LIBERA (Blocco efficiente).</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.</p> <p>2) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA OCCUPATA.</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n°19.</p> <p>3) E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO - M. 40 D.L. (BA) - FRA STAZIONE PRECEDENTE E SUCCESSIVA.</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 13 e, occorrendo, la prescrizione n° 19;</p> <p><i>e) Linee non esercitate con il blocco elettrico.</i></p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M.40 D.L. (BmlBcaJB.tel), praticando, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, la prescrizione n° 1 e la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI).</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5. - Le procedure previste al comma 4 punto b) del presente articolo devono essere osservate anche per i posti intermedi (art. 14 comma 12) protetti da segnali di blocco automatico non permissivi presenziati da agenti che non siano dirigenti movimento, salvo la prescrizione n° 3 (<i>Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza interessato</i>) che non deve essere notificata nel caso di segnale di blocco intermedio.</p> <p>5 bis. -Sulle linee esercitate con blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (art. 21 bis - B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), ai treni devono essere praticate, ai fini del distanziamento, le prescrizioni:</p> <p>in caso di distanziamento con marcia a vista:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione no ... o fino al segnale di confine, ubicato al km ..., con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h; - di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti. <p>in caso di distanziamento con dispaccio di giunto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti					
<p><i>fine sezione no ... o fino al segnale di confine, ubicato al km ..., non superando la velocità di 60 km/h;</i></p> <p><i>- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.</i></p> <p>6. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti, anche il personale di condotta, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo.</p> <p>In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di comunicare, sulle linee non attrezzate con il blocco elettrico la circolazione dei treni deve essere arrestata, salvo quanto previsto per le linee a dirigenza unica. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico, i treni possono continuare ad essere inoltrati con tale regime fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con il blocco telefonico; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>									
<p>7. - <i>Soppresso</i></p>										
<p>8. - <i>Soppresso</i></p>										

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">Art. 37 bis</p> <p>Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con le lettere luminose («P»), «D» o «A») spente. Superamento dei segnali disposti a via impedita aventi la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi.</p> <p><i>a) Linee con blocco elettrico automatico</i></p> <p>1. - Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti specifiche prescrizioni.</p> <p><i>Segnale di protezione</i></p> <p>- Superate il segnale di protezione di disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.</p> <p>- Stazione di.. disabilitata ed impresenziata</p> <p><i>Segnale di partenza</i></p> <p>- Partite da con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.</p> <p>- Stazione di.. disabilitata ed impresenziata.</p> <p>2. - Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via</p>	<p>11.1 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 deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, 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</p>	<p align="center">M</p>	<p align="center">I</p>	<p align="center">GI</p>	<p>Introdotta il principio che l'agente di condotta prima di superare un segnale a via impedita deve sempre contattare il regolatore della circolazione, anche un segnale permissivo.</p> <p>Introdotta il principio che per quanto riguarda la circolazione dei treni il referente (ovvero l'interfaccia) del regolatore della circolazione (DM/DCO) è sempre l'agente di condotta.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impedita e con lettera "P" spenta che abbia anche la funzione di proteggere raccordi in linea, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare la seguente specifica prescrizione:</p> <p>- Proseguite dal P.B.A. no con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.</p> <p>3. - Un treno fermo al segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").</p> <p><i>b) Linee con blocco elettrico manuale o conta-assi</i></p> <p>4. - Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con lettera luminosa "D" o "A" spenta, può riprendere la</p>	<p>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>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 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>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti prescrizioni:</p> <p><i>Segnale di protezione</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Superate il segnale di protezione di disposto a via impedita. - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo. - Fermate prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi ed oltrepassateli con cautela e comunque senza superare i 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato. - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km (quelli protetti dal segnale). - Stazione disabilitata e impresenziata. <p><i>Segnale di partenza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Partite da con segnale disposto a via impedita. - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza. - Fermate prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi ed oltrepassateli con cautela e comunque senza superare i 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato. - Tratto da a libero da treni (aggiungendo la dizione: "come da M.40 	<p>protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare: devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DL in vostro possesso" nel caso il treno circoli in regime di blocco telefonico).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km (quelli protetti dal segnale e se occorrente). - Stazione.. disabilitata ed impresenziata. <p>Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al km ed oltrepassatelo con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato. <p>5. - Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "A" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare al capotreno le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partite dal P.B.I. no con segnale disposto a via impedita. - Tratto da P.B.I. no a (posto corrispondente limitrofo) libero da treni (aggiungendo la dizione: "come da M.40 DL in vostro possesso" nel caso il treno circoli in regime di blocco telefonico). - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) 	<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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>P.L. km (quelli protetti dal segnale e se occorrente).</p> <p>- P.B.I. no impresenziato (solo nel caso di linea con blocco elettrico manuale).</p> <p>Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:</p> <p>- Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al km ed oltrepassatelo con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.</p> <p>6. - Per il superamento di un segnale di partenza oppure di un segnale di posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "A" spenta che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, devono essere osservate, in aggiunta alle procedure previste rispettivamente nei precedenti commi 4 e 5 anche quelle riportate nell'orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").</p> <p>7. - Sulle linee con blocco elettrico conta- assi il dirigente della successiva stazione abilitata può vincolare verbalmente il proseguimento del treno a suo specifico ordine (nulla osta), ricevendone conferma scritta (1) dal capotreno; quest'ultimo, prima di trasmettere il dispaccio di conferma al D.M., deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. In tal caso il predetto dirigente, dopo la liberazione artificiale della sezione di</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>blocco, ottenuta la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera "A", per il proseguimento del treno deve comunque praticare la seguente prescrizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partite da (stazione o P.B.I.) rispettando le indicazioni del segnale. <p>Nel caso che anche dopo l'azionamento del tasto per la liberazione artificiale della sezione di blocco il segnale permanga a via impedita e con lettera "A" spenta, il dirigente, per il proseguimento del treno, deve praticare le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partite da (stazione o P.B.I.) con segnale disposto a via impedita. - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza (da praticare solo se trattasi di stazione). - Fermate prima di impegnare ciascun deviatore o gruppo di deviatori ed oltrepassateli con cautela e comunque senza superare i 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato (da praticare solo se trattasi di stazione). - Tratto da (posto impresenziato) a (posto corrispondente limitrofo) libero da treni. - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km (quelli protetti dal segnale se occorrente) - Stazione disabilitata ed impresenziata (da non praticare se trattasi di P.B.I.). <p>Se il segnale protegge anche raccordi</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fermate prima di impegnare il deviatore ubicato in linea al km ed oltrepassatelo con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato. <p>(1)Formula: <i>"Treno del confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta"</i></p> <p>8. - Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi il capotreno deve mettersi subito in comunicazione con il DM della stazione successiva. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell' 'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").</p> <p>Nella Fiancata Principale dell'orario di Servizio è riportata l'indicazione che il segnale svolge la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi con annotazione che rimanda alle "Disposizioni varie per tratti di linea".</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Art. 37 ter Anormalità ad enti che hanno influenza sui sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT) e di supporto alla condotta dei treni (SSC)</p> <p>1. - Qualora durante i lavori di manutenzione e/o riparazione ad enti (segnali fissi, blocco elettrico, ecc.) che hanno influenza sui sistemi SCMT e10 SSC i segnali fissi interessati non possano essere mantenuti a "via impedita" o con "avviso di via impedita" nel caso di segnali di avviso isolati), è ammesso solo di giorno, al fine di mantenere attiva attraverso i relativi P1 la protezione dei predetti sistemi, mantenere spenti tali segnali con le eventuali lettere luminose ("P", "D" o "A") spente. Tale provvedimento può essere adottato anche per i segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (artt. 53 la)-lb) e 53 bis del Regolamento sui Segnali).</p>	<p>22.3 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 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>22.4 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>		I	GI	
<p>2. - I treni interessati devono essere avvisati della presenza dei segnali mantenuti spenti.</p> <p>3. - Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di PBI che non proteggono punti singolari della linea (raccordi, zona caduta</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di 		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>massi, ecc.) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione la ripresa della corsa da tali segnali, con la seguente formula: <i>"Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI n°... .. spenti con lettera "A" spenta"</i>. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali mantenuti spenti, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 la) e lb) del Regolamento sui Segnali). Nel caso i segnali mantenuti spenti siano segnali di protezione propria dei PL senza barriere (art. 53 bis del Regolamento sui Segnali) ai treni interessati dovrà essere notificato solo lo spegnimento degli stessi. In associazione con le predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.</p> <p>4. - Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di la categoria diversi da quelli di cui al precedente comma 3 ai treni interessati deve essere prescritto di fermare a tali segnali e di mettersi in comunicazione con il DM interessato per ricevere ulteriori prescrizioni per la ripresa della corsa, utilizzando la seguente formula: <i>"Fermate ai segnali di (indicare i segnali interessati) spenti e mettetevi in comunicazione con il DM interessato per ricevere ulteriori prescrizioni"</i>.</p> <p>5. - Nel caso particolare si tratti di segnale di avviso mantenuto spento, nella</p>	<p>segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prescrizione da praticare ai treni deve essere precisato il segnale di 1ª categoria di cui svolge la funzione di avviso e di considerarlo come avviso di via impedita.</p> <p>6. - Le prescrizioni di cui al presente articolo devono essere notificate utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo.</p> <p>7. - Il personale di condotta che debba superare un segnale di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale di 1ª categoria, deve sempre considerare tale segnale come avviso di via impedita e, a tal fine, osservare anche le apposite istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.</p>					
<p align="center">Art. 38</p> <p align="center">Locomotive isolate - Treni affidati al solo guidatore</p> <p>1. - Le locomotive isolate viaggiano di regola senza scorta (vedi art. 117). Sono da considerarsi isolate anche le locomotive ed i gruppi di esse che circolano trainando o spingendo particolari veicoli (un veicolo in corsa di prova o guasto, carri riscaldatori, carri attrezzi, carri spartineve) nonché i treni composti di mezzi leggeri quando non svolgono servizio viaggiatori.</p> <p>2. - <i>Soppresso.</i></p>	<p>3.8 Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).</p> <p>3.9 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p>	M	I	GI	<p>Le locomotive circolanti isolate sono considerate treni anche se trainano o spingono particolari veicoli.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3.- Alle condizioni stabilite dalle Unità centrali interessate è ammessa la circolazione di treni affidati ad un solo agente, che è addetto alla guida (Art. 3).</p> <p>4. - <i>Soppresso.</i></p> <p>5. - Le disposizioni di cui al comma 3 si applicano ugualmente, nella corsa di ritorno isolata alle locomotive di spinta sganciabili che risultano affidate ad un solo agente di macchina (guidatore).</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	M	I	GI	<p>Tutti i treni possono essere condotti da un solo agente di condotta.</p> <p>Le locomotive con maglia sganciabile in corsa non sono più ammesse.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 39</p> <p style="text-align: center;">Servizio in tempo di neve</p> <p>1. - Soppresso.</p> <p>2. - L'iniziativa per la richiesta di circolazione del treno spartineve spetta agli agenti dei Lavori. Il treno spartineve: – circola secondo le norme previste per i mezzi d'opera sul tratto di binario interrotto; – deve essere scortato da un agente dei Lavori. È vietato aggiungere il carro spartineve in testa ad un treno adibito ai trasporti ordinari.</p> <p>3. - Finché le telecomunicazioni lo rendono possibile la circolazione del treno spartineve deve essere regolata in modo che il treno stesso non incontri in linea altri</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p>	M	I	GI	<p>I treni spartineve sono soggetti alle norme dei normali treni.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treni viaggianti su binario affiancato. L'agente dei Lavori di scorta al treno spartineve, qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario affiancato sia stato ingombro in misura da impedirne la circolabilità, deve avvisarne il dirigente della stazione nella quale si ricovera.</p>	<p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p>				
<p>Art. 40 Ritardi e anomalie nella corsa dei treni Retrocessione - Malore del macchinista o dell'aiuto macchinista o del capotreno</p> <p>1. - Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa sia sollecitando il servizio, in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile (vedi art. 21/11). In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata dall'orario senza superare i limiti stabiliti dalla P.G.O.S. o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.</p> <p>2. - Le Unità periferiche interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo, per i dirigenti di determinate stazioni sede di Deposito locomotive di comunicare di iniziativa al capo deposito, per esigenze di turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>			<p>IF</p>	<p>L'aspetto commerciale come il rispetto dell'orario, non è di competenza dell'ANSF.</p>
<p>3. - Il macchinista che non possa mantenere la velocità d'orario, deve</p>	<p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata</p>		<p>I</p>	<p>GI</p>	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la locomotiva di riserva, il macchinista deve fare la richiesta scritta al dirigente movimento.</p>	<p>dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				
<p>4. - Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza di viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco.</p>	<p>10.2 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>			IF	
<p>5. - Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anormalità od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità.</p> <p>Se questa non è eliminabile, o se trattati di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto una delle stazioni limitrofe.</p> <p>Se l'anormalità è tale da essere di</p>	<p>10.1 Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anormalità 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>10.3 In caso di anormalità che interessi la</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>pericolo ai treni percorrenti binari attigui di linee a più binari, il personale di condotta deve regolarsi nella maniera seguente:</p> <p>a) l'anormalità non interessa il binario percorso dal treno:</p> <p>— il personale di condotta dovrà esporre il segnale di arresto dalla cabina di guida ai treni marcianti in senso opposto come prescritto dal Regolamento sui Segnali, fermare il treno alla distanza di circa 1.200 metri dall'ostacolo, esporre un segnale di arresto sul binario ingombro (bandiera o fanale) e, per le linee attrezzate con il blocco automatico, applicare il dispositivo di shuntaggio sul binario suddetto;</p> <p>b) l'anormalità interessa entrambi i binari per cui l'arresto del treno è determinato direttamente o indirettamente dall'anormalità stessa:</p> <p>— un agente di condotta immediatamente dopo l'arresto del treno dovrà portarsi il più rapidamente possibile a distanza non inferiore a 1.200 metri con la torcia a fiamma rossa accesa e provvedere quindi alla protezione come sopra. Sulle linee attrezzate con blocco automatico dovrà altresì provvedersi, subito dopo l'arresto del treno, all'applicazione del dispositivo di shuntaggio sul binario attiguo.</p> <p>Nel caso di mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, per la protezione di cui sopra, detto agente può avvalersi dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o dell'agente di scorta, se</p>	<p>sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al punto 10.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di emergenza.</p>				

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
presenti.					
<p>5 bis. — Il personale che presenzia il transito di un treno rilevando segni di riscaldamento di boccole, o anomalità in genere ad un rotabile, dovrà provvedere per l'arresto immediato del treno. 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.</p> <p>Sulle linee a doppio binario o comunque affiancate, la circolazione sul binario attiguo a quello percorso dal treno interessato all'anormalità dovrà essere sospesa.</p> <p>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.</p> <p>Ove la situazione della circolazione lo consiglia, 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.</p> <p>In presenza di dispositivi di rilevamento dello stato termico delle boccole dovrà essere rispettato anche quanto previsto dal comma 22 dell'Art. 20.</p>	<p>10.1 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>10.3 In caso di anomalità 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> <p>10.15 La presenza di persone lato interbinario è ammessa solo se strettamente necessaria e previa conferma da parte del regolatore della circolazione dell'avvenuta sospensione della circolazione sui binari attigui.</p> <p>La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno.</p> <p>16.2 In presenza di anomalità ai veicoli di un treno segnalata dal sistema di rilevamento di terra (punto 2.19), il regolatore della circolazione deve provvedere ad arrestare prima possibile il treno interessato, qualora non via abbia</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>provveduto direttamente il sistema stesso, e comunicare, in ogni caso, all'agente di condotta tutte le informazioni relative all'anormalità segnalata.</p> <p>16.4 Le misure necessarie, in base alle anormalità riscontrate e alla visita al materiale rotabile (ripresa della marcia con o senza limitazione della velocità, richiesta di soccorso, ecc.), devono essere stabilite dall'agente di condotta sulla base delle indicazioni riportate nelle specifiche procedure.</p>				
<p>5 ter. — Il personale di macchina che riscontri in un determinato tratto di linea anormalità nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anormalità al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare con mod. M.40a l'anormalità all'agente che presenzia l'impianto (o al D.C.O.). Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente movimento (o D.C.O.), al quale è stata comunicata l'anormalità, con criteri prudenziali, l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi; ciò in attesa dell'intervento del personale della manutenzione, avvisato a cura dello stesso dirigente.</p> <p>Nel caso di invio dei treni con riduzione di velocità il tratto interessato dall'anormalità può essere delimitato da</p>	<p>13.2 Qualora durante la marcia del treno l'agente di condotta rilevi anormalità all'infrastruttura ferroviaria o al binario percorso (sbandamenti o sobbalzi), deve darne immediata comunicazione al regolatore della circolazione il quale deve attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti necessari ad assicurare il movimento dei treni in condizioni di sicurezza.</p>	M	I	GI	<p>Non è più previsto l'obbligo che l'agente di condotta concordi l'entità della riduzione della velocità con il regolatore della circolazione.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.</p> <p>La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "Non superate velocità dikm/h da(località di servizio o cippo chilometrico) a(località di servizio o cippo chilometrico)".</p>					
<p>5 quater. - Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.</p> <p>La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "Non superate velocità di km/h da (località di servizio o cippo chilometrico) a (località di servizio o cippo chilometrico)".</p>	<p>10.1 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>10.3 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>		I	GI	
<p>5 quinquies. - Ogni qualvolta si verifichi o venga segnalata la indebita presenza di persone lungo la linea, ai treni deve essere praticata la prescrizione di riduzione di la linea velocità a 30 km/h e di emissione di</p>	<p>10.8 Il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza della presenza lungo la linea di persone o di animali di grossa taglia, deve mettere in atto provvedimenti tali da consentire la</p>	M	I	GI	<p>Non è più prevista la cautela consistente la riduzione di velocità a 30 km/h e l'emissione delle segnalazioni</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ripetuti fischi, nel percorrere il tratto interessato, e altresì comunicato il motivo della soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.</p> <p>La prescrizione deve essere partecipata con la seguente formula: "Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da.. (località di servizio o cippo chilometrico) a (località di servizio o cippo chilometrico) per.. (motivo)";</p> <p>Tali procedure devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza.</p> <p>Nel caso di indebita presenza di persone lungo la linea, al personale di condotta potrà essere anche prescritto, in assenza del personale ferroviario competente e in attesa dell'intervento degli organi di polizia, di riferire con comunicazione registrata la loro permanenza.</p> <p>Sulla base di quanto riferito dal personale di condotta può essere disposto la cessazione della prescrizione.</p>	<p>circolazione dei treni in sicurezza e l'incolumità di persone ed animali.</p>				<p>acustiche.</p> <p>Il GI dovrà valutare caso per caso le cautele da prendere.</p>
<p>6. - Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione di quest'ultima. Il dirigente prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali</p>	<p>10.10 Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali. Qualora il movimento di retrocessione non sia autorizzato dal sistema di segnalamento, esso può</p>	M	I	GI	<p>La retrocessione è ammessa solo se la condotta del treno avviene dalla cabina di guida di testa nel senso</p>

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disposizioni locali interessanti punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione stessa a tutti i posti intermedi e di linea. In caso di impossibilità di avviso, il dirigente deve disporre che il treno in retrocessione sia fatto precedere a 200 m. da agente con segnale di arresto a mano, nell'avvicinarsi a posti non avvisati.</p> <p>7. - Il veicolo di coda del convoglio, che costituirà la testa durante la retrocessione, dovrà essere presenziato o preceduto da agente a terra.</p> <p>Dovranno rispettarsi le norme di frenatura previste dalla P.G.O.S. nonché la limitazione di velocità (25 km/h) per i treni spinti. Quest'ultima limitazione non si applica quando il treno da far retrocedere abbia in coda una locomotiva attiva che costituisca la testa durante la retrocessione. Il macchinista di questa locomotiva, previ i debiti controlli, assumerà la condotta del freno continuo quando esso sia esteso a tutto il convoglio e, in caso diverso, regolerà la marcia del treno con il freno della propria locomotiva, ordinando con il fischio l'intervento della frenatura continua comandata dal macchinista della locomotiva di coda ed eventualmente dei freni a mano manovrati dal personale del treno.</p> <p>8. - La retrocessione è vietata nel senso della discesa sulle pendenze superiori al 15‰ quando la condotta del freno continuo non si estende per tutto il convoglio, a meno che in coda si trovi una locomotiva attiva. In tal caso il macchinista</p>	<p>avvenire solo a seguito di autorizzazione del regolatore della circolazione di giurisdizione e a condizione che la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione si trovi in testa al convoglio nel senso del movimento di retrocessione. Il regolatore della circolazione, prima di autorizzare il movimento di retrocessione, deve accertare la libertà da veicoli del tratto di linea e degli itinerari interessati, accertare la corretta chiusura dei PL interessati e notificare al treno le necessarie prescrizioni di movimento.</p>				<p>del movimento del treno in retrocessione e la condotta del freno si estende su tutto il convoglio.</p> <p>Non è più ammessa la retrocessione senza autorizzazione del regolatore della circolazione salvo non venga autorizzata dal sistema di segnalamento.</p> <p>Sulle linee AC/AV vale quanto previsto per le altre linee.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di quest'ultima durante la retrocessione si atterrà alle norme di cui al comma 7 non superando comunque la velocità di 30 km/h.</p> <p>9. - Fermo restando il divieto di cui al comma 8 sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previo accordi fra macchinista e capotreno, per facilitare l'avviamento del treno, per portare un treno fuori galleria o, in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di protezione e sia preceduto da segnale di arresto a mano a 200 metri.</p> <p>Particolari disposizioni restrittive, da inserirsi nell'orario di Servizio possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate per le linee attrezzate con blocco elettrico manuale o per l'esistenza di punti singolari.</p> <p>10. - In caso di imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti comma per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale di arresto a mano.</p> <p>Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1.200 m ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salvo</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>autorizzazione in contrario da parte del guardablocco interessato.</p> <p>10 bis. - Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i movimenti di regresso di cui ai precedenti commi 9 e 10 sono disciplinati da specifiche procedure riportate nell'allegato XIV quater della presente Istruzione.</p>					
<p>11. - E vietato far discendere, per forza di gravità, una colonna di veicoli od un veicolo isolato, lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.</p> <p>12. -Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente sforzo di trazione il capotreno, previo accordi con l'agente di condotta, può disporre il dimezzamento ed il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui Segnali. La parte di treno da lasciare in linea deve essere immobilizzata come prescritto nell'art. 78 della P.G.O.S..</p> <p>Il capotreno deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia; in tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a presenziare l'altra parte del treno, l'ordine di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salvo disposizioni in contrario di una delle due stazioni limitrofe. Nei treni senza capotreno i compiti previsti per detto agente sono devoluti al personale di condotta che si varrà della collaborazione di altri agenti eventualmente presenti sul</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>	M			<p>Procedure non più regolamentate. Quindi vietate.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno.</p> <p>Il personale di condotta dovrà inoltre, prima di riprendere la corsa per il ricovero della prima parte, lasciare a terra in un punto opportuno un segnale di arresto che gli possa servire di orientamento nel ritorno ed al quale dovrà poi arrestarsi prima di accostarsi alla seconda parte. Nel caso che il treno sia scortato dal solo capotreno questi resterà a guardia della seconda parte e tutte le cautele previste durante il ricovero della prima parte saranno osservate dal personale di macchina.</p> <p>Nei treni senza capotreno e in assenza di altri agenti di scorta il macchinista provvederà per il ricovero della prima parte del treno lasciando a guardia della seconda parte l'aiuto macchinista.</p> <p>La locomotiva che viene inviata a prendere la seconda parte del treno dimezzato dovrà, prima di accostarsi al treno, fermarsi al segnale di arresto di cui sopra.</p>					
<p>13. - Quando, per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezza in linea, la seconda parte deve essere fermata con la maggiore prontezza possibile, mentre la prima deve essere lasciata proseguire fino a che non si abbia assoluta certezza che non possa essere raggiunta dalla seconda.</p> <p>14. - Il personale di linea, che si avveda dello spezzamento di un treno, deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purché sia in condizione di farlo in modo che il segnale</p>	<p>6.6 Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti: deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida; a) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno; b) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno; c) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di</p>	M			<p>Procedura non più necessaria in quanto il sistema frenante deve garantire l'arresto di ogni parte del treno.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stesso non sia veduto dal personale di macchina e di scorta della prima parte. Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.</p> <p>15. - Il personale addetto alla seconda parte del treno o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento Segnali per gli ostacoli in linea.</p> <p>16. - Quando possano prendersi accordi coi personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 8, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento si adottano le disposizioni previste per il dimezzamento, procurando in quanto possibile di far proseguire con la prima parte il veicolo con gli organi di aggancio avariati.</p> <p>17. - Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato, in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.</p>	<p>sfrenatura;</p> <p>d) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p>				
<p>18. - Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un carrello per l'invio in ricognizione del treno stesso.</p> <p>a) Sulle linee a doppio binario, il mezzo in ricognizione deve essere inviato, di</p>	<p>4.32 L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) sul tratto di binario interessato deve</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>norma, sul binario non occupato dal treno atteso. In tale evenienza, il mezzo in ricognizione può essere inoltrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sul binario legale dalla stazione che attende il treno, previa interruzione di servizio per necessità di movimento, in quanto possibile; - sul binario illegale dalla stazione che ha inviato il treno, solo previa interruzione per necessità di movimento. <p>In via subordinata, sulle linee a doppio binario il mezzo in ricognizione può essere inviato a seguito del treno atteso.</p> <p>b) Sulle linee a semplice binario, l'invio del mezzo in ricognizione può avvenire solo a seguito del treno atteso, previ accordi registrati tra le stazioni interessate.</p> <p>c) Se non trattasi di carrello, dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; lo stesso deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e segnalazione acustiche ripetute lungo il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati. In luogo delle modalità di cui al presente punto C), quando la ricognizione è effettuata con un carrello, devono essere osservate le norme della specifica Istruzione.</p>	<p>essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre;</p> <p>b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>4.33 La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p> <p>10.7 Il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>anormalità alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta.</p>				
19. - Soppresso.					
<p>20. - Quando la corsa di un treno in galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per deficiente ventilazione, il personale di macchina e di scorta deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelativi consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio.</p> <p>Il macchinista di un treno che in relazione a particolari condizioni del mezzo di trazione ritenga che la marcia in una galleria successiva possa, in determinate situazioni ambientali, risultare stentata e comunque tale da compromettere le condizioni di respirabilità, può richiedere la riduzione della massa trainata.</p> <p>21 - Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione e avvisarne il dirigente. Questi ne avvertirà la stazione posta al di là della galleria. In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti, in</p>	<p>10.2 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>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accordo con l'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (DCT o chi per esso), dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel la cui massa si avvicini alla prestazione massima della locomotiva oppure ridurre opportunamente la massa stessa.</p> <p>22. – Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. La circolabilità dei treni nella galleria potrà essere ripristinata solo dopo benessere degli agenti dei Lavori.</p>					
<p>23. – L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso.</p> <p>Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista di qualifica, purché questi si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un agente del treno in eventuali mansioni di fatica.</p> <p>24. – Nel caso di improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia possibile sostituirlo con altro agente di pari qualifica, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno o di stazione purché quest'ultimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – sia in possesso di abilitazione che comporti la conoscenza del Regolamento sui Segnali; 	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	M		IF	<p>La presenza dell'aiuto macchinista non è più prevista.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>– dimostri in base alle istruzioni dategli dal macchinista, di saper provvedere all'azionamento del fischio ed all'arresto del treno;</p> <p>– possa coadiuvare il macchinista nelle occorrenti operazioni di fatica.</p> <p>All'agente di cui sopra spetta l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza l'arresto del convoglio.</p> <p>Nell'eventualità prevista nell'ultimo capoverso del comma 3 dell'art. 3 devono essere osservate le medesime cautele ivi stabilite.</p>					
<p>25. – In linea, se per disgrazia od impedimento sopravvenutogli il capotreno non potesse conservare la dirigenza del treno, questa fino alla prossima stazione dovrà essere assunta dall'agente della squadra di grado più elevato o, a parità di grado, da quello di maggiore anzianità od, in mancanza di altri agenti di scorta, dal macchinista.</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>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei</p>	M		IF	<p>Il capotreno è previsto solo per i treni viaggiatori.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>passaggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>				
<p>Art. 41 Locomotiva di riserva – Soccorso ai treni 1. – In determinati impianti sono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva nonché altri mezzi (carro gru, carro soccorso, ecc.) da utilizzare per il soccorso ai treni, secondo quanto stabilito dalle condizioni che regolano l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Le sedi di tali locomotive e dei mezzi di soccorso e le norme particolari per il loro impiego sono riportate nell'Orario di Servizio. Il personale di condotta (PdC) a cui è affidata la locomotiva di riserva non può assentarsi dall'impianto senza il permesso dell'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (capodeposito o chi per esso); qualora l'assenza si verifichi in stazione dovrà esserne informato il Dirigente Movimento (DM). Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altri mezzi di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito dalle predette condizioni che regolano l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Inoltre, l'eventuale soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato anche con un treno circolante a</p>	<p>18.1 Nel caso in cui un treno non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione sul terreno, in punto stabilito dalle specifiche procedure, di un segnale d'arresto (bandiera rossa o fanale di segnalazione a luce rossa) per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso. 18.2 L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore dovrà essere inoltre autorizzato a entrare nella sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 18.1, da dove dovrà accostarsi al treno da soccorrere per l'aggancio con le necessarie cautele. 18.3 Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>seguito, secondo specifiche norme emanante dall'Unità centrale competente.</p> <p>2. – Al verificarsi di inconvenienti che presuppongano la necessità di soccorso, il PdC utilizzando le apparecchiature di comunicazione disponibili, deve, qualificandosi, darne immediato preavviso verbale al DM della stazione ove il treno si è fermato, oppure al DM della stazione successiva se il treno è fermo in linea, confermando il numero del treno e la tipologia di materiale rotabile e fornendo tutte le altre informazioni necessarie. Il DM che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata, il quale attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento dell'effettiva richiesta con comunicazione registrata.</p> <p>Sulle linee esercitate in telecomando il preavviso verbale deve essere fatto al DCO.</p> <p>Il PdC che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro il tempo stabilito (1); in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni relative al successivo percorso.</p> <p>L'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (DCT, capodeposito, ecc.) che riceve la richiesta di locomotiva di</p>	<p>treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>soccorso con o senza carro attrezzi deve provvedere a far allestire e mettere a disposizione del Movimento il mezzo idoneo nel più breve tempo possibile e comunque non oltre il tempo stabilito (2) dalla propria Impresa previ accordi con l'Unità centrale competente.</p> <p><i>(1) Tali tempi devono essere portati a conoscenza del personale interessato con opportuna disposizione dell'Impresa Ferroviaria.</i></p> <p><i>Tali tempi devono essere portati a conoscenza del personale interessato con opportuna disposizione dell'Impresa Ferroviaria.</i></p> <p>3. – La richiesta di soccorso completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal PdC, previa intese con il capotreno, direttamente al DM della stazione ove il treno si è fermato, oppure al DM della stazione successiva se il treno è fermo in linea.</p> <p>Sulle linee esercitate in telecomando la richiesta deve essere fatta al DCO.</p> <p>Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta questi, all'occorrenza, potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie.</p> <p><i>(1) Treno (numero) tonn (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto, quando possibile) (oppure: per svio, investimento, ecc.)</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>prossimità km (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).</i></p> <p>4. – Il PdC di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere per l'esposizione in un punto opportuno di un segnale d'arresto, che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi, per tale incombenza, potrà avvalersi del capotreno.</p> <p>5. – Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico ordine scritto del DM (o del DCO) a cui è stata fatta la richiesta.</p> <p>In linea in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.</p> <p>6. – Il DM della stazione che inoltra il mezzo di soccorso sul tratto ingombro deve impartire al PdC, per iscritto, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno.</p> <p>7. – Il PdC del treno soccorso, in caso di soccorso con automotore o locomotiva di manovra, durante la corsa di ricovero, deve, se possibile, prendere posto a bordo del mezzo di manovra.</p>					
<p>Art. 42</p> <p>Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni</p> <p>Sospensione del servizio sulle linee - Fermate</p> <p>1. – Le stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.</p> <p>Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate dai treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenza o manovre.</p> <p>2. – Perché 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; sulle linee esercitate con blocco elettrico, gli impianti devono consentire alla stazione di funzionare come posto di blocco intermedio (1) o di escludersi dal blocco.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, la disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni sono aspetti organizzativi del GI non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(1) Il segnale di blocco delle stazioni disabilitate funzionanti come posto di blocco intermedio è quello di partenza.</p> <p>2 bis. – i segnali fissi di una stazione disabilitata sono disposti normalmente a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia.</p> <p>I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – i segnali stessi non proteggono anche i passaggi a livello o non esista comunque un collegamento con le relative barriere; – la stazione non debba funzionare come posto intermedio di blocco elettrico; – non si debbano proteggere attraversamenti a raso da parte dei viaggiatori. <p>3. – Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'Orario di Servizio o in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo.</p> <p>4. – La circolazione dei treni deve essere regolata dalle due stazioni limitrofe abilitate salvo il caso in cui la stazione disabilitata intervenga nel distanziamento dei treni come posto di blocco intermedio.</p> <p>4 bis. — 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 in una stazione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disabilitata munita di apparato centrale e presenziata da agente di guardia, il dirigente della stazione di riferimento può temporaneamente assumere a distanza la dirigenza della stazione disabilitata per consentire l'esecuzione dei movimenti necessari, e sempre che durante la temporanea riabilitazione i segnali di stazione possano essere regolarmente disposti a via libera.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Dette norme devono essere predisposte sulla base dei criteri stabiliti dalle Unità centrali interessate.</p> <p>5. — Sulle linee con blocco elettrico, nelle disabilitazioni programmate la presenza dell'agente di guardia non è necessaria ai fini della circolazione dei treni quando si verificano tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — la stazione non debba funzionare come posto di blocco manuale e non occorra provvedere alla manovra dei segnali fissi o di barriere di passaggi a livello; — non esistano scambi incontrati di punta dai treni oppure questi siano muniti 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di dispositivi di controllo permanente di posizione degli aghi e di efficienza del fermascambio agente sui segnali;</p> <p>— i veicoli eventualmente in sosta si trovino su binari indipendenti da quelli di corsa;</p> <p>— i segnali siano muniti delle apposite lettere luminose previste dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Sulle linee non munite di blocco elettrico l'impresenziamento programmato, ove esistono le condizioni di cui ai precedenti 1°, 2° e 3° alinea, deve essere autorizzato dall'Unità centrale competente.</p> <p>6. — La disabilitazione può avvenire all'ora prescritta anche in caso di ritardo di treni, purché questi non abbiano nella stazione incroci e precedenza e non debbano effettuare operazioni per le quali sia indispensabile la presenza del dirigente.</p> <p>7. — Della disabilitazione, quando non sia indicata nell'Orario di Servizio, devono essere avvisati (1) i treni aventi fermata, mentre a quelli non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata il licenziamento dei treni dai binari di corsa non è affidato al capotreno in base all'Orario di Servizio oppure se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate.</p> <p>Quando il treno venga esonerato con prescrizione dal rispetto del segnale di partenza di una stazione disabilitata tale prescrizione vale anche come notifica della disabilitazione della stazione stessa.</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'avviso della disabilitazione può essere dato verbalmente dall'agente di guardia quando i treni siano ricevuti o fatti proseguire dalla stazione disabilitata con il segnale a via impedita ed ogni qualvolta sia opportuno per il regolare svolgimento del servizio.</p> <p>Della disabilitazione ed impresenziamento devono essere avvisati (2) i treni secondo i seguenti criteri:</p> <p>a) se la stazione è munita di segnali dotati di lettere luminose «P», «D» o «A» l'avviso deve essere dato solo quando occorra praticare ai treni stessi prescrizioni relative ad anomalie interessanti anche la stazione disabilitata ed impresenziata (es. mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.);</p> <p>b) se i segnali della stazione non sono dotati di lettere luminose "P", "D" o "A" e l'impianto deve essere eccezionalmente impresenziato l'avviso deve essere dato a tutti i treni.</p> <p>Spetta alla stazione limitrofa abilitata provvedere alla notifica della disabilitazione ed impresenziamento dell'impianto.</p> <p><i>(1) Stazione di disabilitata dalle ore alle ore</i></p> <p><i>(2) Stazione di disabilitata ed impresenziata (ed eventualmente:dalle ore alle ore).</i></p> <p>7 bis. - Il dirigente, che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti sul posto o a distanza una stazione</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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disabilitata in un periodo programmato, deve prendere le misure atte ad evitare che il personale di un treno, avente fermata o che venga arrestato per esigenze di circolazione, ritenga erroneamente la stazione disabilitata.</p> <p>L'avviso può essere dato verbalmente, in arrivo nella stazione stessa, o desunto direttamente dal personale del treno in caso di ricevimento su binario non di corsa.</p> <p>8. - In caso di arresto ad un segnale fisso a via impedita di una stazione disabilitata ed impresenziata devono essere osservate le modalità stabilite dal Regolamento sui Segnali e dalla presente Istruzione.</p> <p>Nelle stazioni disabilitate e presenziate da un agente di guardia il treno fermo al segnale di protezione a via impedita per guasto potrà essere fatto avanzare fino in stazione a cura dell'agente stesso con le modalità stabilite dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Dopo l'arresto, se non vi sono impedimenti, ed in seguito al segnale di partenza dato dal capotreno il macchinista riprenderà la corsa.</p> <p>L'agente di guardia che riscontri qualche anomalia negli impianti potrà far avanzare con segnale a mano il treno atteso dal segnale di protezione mantenuto a via impedita fino a 100 metri prima dello scambio d'ingresso.</p> <p>Dovrà quindi informare dell'occorso il capotreno perché questi, sentito eventualmente il macchinista, stabilisca i provvedimenti da prendersi.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Le stesse modalità di cui sopra si applicano per far avanzare i treni dai segnali di protezione a via impedita di stazioni rette da aiutante o di fermate.					
9. - Soppresso					
9 bis. - Soppresso					
<p>10. - Su alcune linee sono previsti in orario determinati periodi di sospensione durante i quali non circolano treni, le stazioni ed i posti intermedi e di linea sono di regola impresenziati ed i P.L. restano in posizione di apertura.</p> <p>Il personale può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione. 11. - Durante il periodo di sospensione i segnali di segnali fissi protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero transito sui binari stessi mediante fermascambi di sicurezza.</p> <p>12. - Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, le stazioni estreme del tratto interessato devono prendere accordi fra di loro, nonché per quanto possibile, con quelle interposte, per inoltrare in precedenza al primo treno, una locomotiva isolata, o un carrello, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e di linea.</p> <p>Nel caso venisse deciso di inoltrare più di un mezzo, le stazioni stesse devono accordarsi per stabilire il percorso di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Tenuto conto che i contesti di esercizio obsoleti, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, ecc., non sono regolamentati dal RCF, la sospensione del servizio sulle linee è un aspetto organizzativo del GI non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ciascuno di essi.</p> <p>13. - La locomotiva isolata o il carrello devono essere possibilmente scortati da un dirigente. Al macchinista o conducente del carrello deve essere prescritto:</p> <p>a) di procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h per tutto il percorso;</p> <p>b) di impegnare i passaggi a livello con marcia a vista;</p> <p>c) di non tener conto della disposizione a via impedita dei segnali di protezione e di arrestarsi prima degli scambi incontrati sul percorso per accertare la regolarità dell'istradamento;</p> <p>d) di fermare in ogni stazione ed in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali di richiamo.</p> <p>14. - Il preventivo invio del mezzo isolato su un breve tratto sospeso dal servizio può essere omesso quando ciò risulti opportuno, sempreché sia possibile prendere precisi accordi fra le stazioni estreme del tratto stesso. Al primo treno che viene messo in circolazione devono farsi le stesse prescrizioni previste dal comma 13.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>15. - Le norme sulle fermate (art. 14/9) di cui al presente comma 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>Sulle linee attrezzate con blocco elettrico, le fermate munite di segnali fissi</p>	<p>2.18. Le fermate sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.</p>	M	I	GI	<p>Nel nuovo RCT le fermate sono regolamentate solo come impianti attrezzati per il servizio viaggiatori.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>possono funzionare anche come posto di blocco intermedio.</p> <p>In una fermata presenziata da agente di guardia 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 d'immobilizzazione degli aghi di cui all'art. 18 comma 11.</p> <p>Nelle fermate presenziate munite di segnali fissi, gli stessi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia. I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le condizioni di cui al precedente comma 2 bis.</p> <p>Qualora, per speciali esigenze, occorra abilitare temporaneamente al movimento una fermata presenziata da agente di guardia, i treni interessati devono essere avvisati a cura del DM della località che è stata abilitata, il quale deve anche prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata e non avvisato ritenga la località non abilitata al movimento.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
16. – Soppresso					
<p>Art. 43 Marcia privilegiata</p> <p>1. – Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, può essere disposto che esso viaggi con</p>					<p>Aspetto commerciale non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>«marcia privilegiata».</p> <p>2. – Il servizio di un treno che viaggi con marcia privilegiata deve essere particolarmente curato da tutto il personale onde evitare ritardi. Le stazioni provvederanno per le opportune prescrizioni al treno (1). Nel regolare i cambi di incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni.</p> <p>1) Vostro treno viaggia con marcia privilegiata da a</p> <p>3. – Le Unità centrali e/o periferiche interessate potranno emanare, all'occorrenza, speciali disposizioni a carattere organizzativo riguardanti i treni viaggianti con a bordo Alte Personalità.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF)</p>				
<p>Art. 44</p> <p>Soppresso</p>					
<p>Art. 45</p> <p>Valvole di sicurezza delle caldaie - Avarie al fischio delle locomotive - Avarie ai veicoli</p> <p>1. – È assolutamente vietato di aumentare il carico delle valvole di sicurezza delle caldaie o di porre ostacolo al loro libero funzionamento (1).</p> <p>(1) Infrazioni alle Norme di cui il D.M. 1265 del 28-11-1928.</p>	<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (2012)</p>		<p>IF</p>	
<p>2. - Verificandosi durante la corsa un'avaria al fischio o tromba del mezzo di trazione di testa, il macchinista dovrà subito fermare e prendere accordi col capotreno per proseguire poi con la massima cautela fino alla prossima stazione munita di locomotiva</p>	<p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non...omissis.... al punto 11.6; - se non è possibile emettere 	<p>M</p>		<p>IF</p>	<p>Tutti i treni devono avere il freno continuo automatico.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di riserva.</p> <p>3. - Qualora il treno sia in trazione multipla, verrà passata in testa una locomotiva col fischio funzionante, nella prima stazione in cui sia possibile.</p> <p>4. - Nel caso di nebbia, o quando la linea abbia frequenti gallerie, oppure sia in forte discesa, un treno che non sia munito di freno continuo, quando venga a mancare la possibilità di segnalazione acustica del mezzo di trazione di testa, potrà proseguire soltanto fino alla prima stazione munita di telegrafo o telefono, ove sarà provveduto a passare in testa altra locomotiva se il treno è in trazione multipla, oppure verrà chiamata la locomotiva di riserva.</p>	<p>segnalazioni acustiche, il treno potrà proseguire fino alla prima stazione incontrata, al solo scopo di liberare la linea, purché lungo il percorso non siano in atto o possano attuarsi o situazioni che richiedano l'emissione di segnalazioni acustiche ai fini della sicurezza;</p> <p>- se non è possibile regolarizzare la segnalazione di testa del treno si dovranno applicare le norme del punto 16.7.</p>				
<p>5. - Nei casi di riscaldi di guasti ai freni o di altre piccole avarie, il macchinista deve prestare l'opera sua e dei mezzi di cui dispone per assicurare la circolazione dei veicoli, d'accordo col personale del treno e delle stazioni. A richiesta del dirigente o del capotreno il macchinista deve prestare la sua opera anche per ispezionare veicoli ove manchi il verificatore.</p>	<p>16.1 In caso di anomalità ai veicoli il treno non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza.</p>			IF	
<p>Art. 46</p> <p>Ingombro di linea per inconvenienti di esercizio</p> <p>1. - Nel caso di ingombro di linea derivato da inconvenienti di esercizio, quando sia stata ordinata la rimozione del materiale mobile dal Funzionario o da chi per esso (occorrono almeno la qualifica o le funzioni autorizzate di capostazione o di capotreno) la dirigenza e la responsabilità delle operazioni devono esser prese, in</p>	<p>1.4 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>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono</p>		I	GI IF	<p>I GI per le attività di sicurezza sugli impianti di terra</p> <p>Le IF per le attività di sicurezza relative ai veicoli.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mancanza di funzionari della Trazione, da uno degli agenti sottoindicati, rispettando il seguente ordine di precedenza:</p> <p>1° Capodeposito; 2° Capotecnico; 3° Macchinista; 4° Verificatore.</p> <p>Gli agenti di cui sopra dovranno anche prendere all'occorrenza l'iniziativa per le operazioni anzidette.</p> <p>La facoltà di far rimuovere il materiale è subordinata all'accertamento della sua posizione ed al suo stato in modo da poter fare un esatto rapporto.</p> <p>A richiesta dell'agente a cui spetta la dirigenza dello sgombrò, gli altri agenti competenti metteranno a sua disposizione il proprio personale per coadiuvarlo per la pronta riattivazione della circolazione.</p> <p>2. - Qualora per qualsiasi causa anche ignota vengano rinvenuti sulla sede ferroviaria dei cadaveri, in posizione tale da interessare la libera circolazione dei treni, questi possono essere rimossi solo dopo il nulla osta dell'Autorità Giudiziaria.</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>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 delle proprie attività di sicurezza 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>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune ...omissis... incombenze.</p>				
<p>Allegato I Modulo M1 ORDINE DI SOSTAMENTO DI INCROCIO omissis.....</p>					<p>Le linee dove il personale interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate, conseguentemente</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
...aggiungere deviatoio a.....Km/h.					non è regolamentato il modulo M1.
<p>Allegato II Modulo M3 ORDINE DI RALLENTAMENTO</p> <p>.....omissis.....</p> <p>...le prescrizioni di rallentamento.</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>		I	GI	
<p>Allegato III Modulo M4 ORDINE DI INCROCIO</p> <p>.....omissis.....</p> <p>...della presente istruzione.</p>					Le linee dove il personale interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate, conseguentemente non è regolamentato il modulo M4.
<p>Allegato IV Il moduli M5 è soppresso.</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta</p>	M	I	GI	Introdotta il principio che le prescrizioni

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>MODULI DI PRESCRIZIONE M40 DL</p> <p>1. Generalità</p> <p>I moduli di prescrizione M.40DL, da utilizzare sulle linee con sistema di esercizio a Dirigenza Locale, servono per comunicare prescrizioni in caso di anomalità (partenza con segnale a via impedita, guasto del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.).</p> <p>Essi devono essere utilizzati anche nei seguenti specifici casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sulle linee a doppio binario non banalizzate esercitate in C.T.C, solo per praticare le prescrizioni del gruppo "Circolazione sul binario illegale" ai treni percorrenti il binario illegale. - nelle stazioni porta munite di segnalamento plurimo di partenza, per il superamento a via impedita dei segnali interni. <p>I moduli M.40 DL sono strutturati in maniera tale da poter essere utilizzati sia dal dirigente movimento (D.M.) sia dall'agente di guardia/guardablocco o deviatore di un posto intermedio. Per questi ultimi agenti nei moduli è prevista solo la dizione dell'agente di guardia (A.G.).</p> <p>Le prescrizioni contenute nei moduli sono numerate progressivamente sia sul lato sinistro sia sul lato destro. Per la notifica delle stesse, il D.M. deve far riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale sinistra, mentre l'A.G. deve fare riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale destra.</p> <p>Le prescrizioni, inoltre, hanno il numero</p>	<p>attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				<p>possono essere notificate con supporti informatici.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d'ordine incasellato. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno "X" ben visibile (es. □) quando la relativa prescrizione deve essere rispettata dal treno.</p> <p>In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota di richiamo in calce al modulo stesso, con la funzione di richiamo per il P.d.M. sull'esistenza o meno dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.</p> <p>Le prescrizioni che l'agente (DM o AG) non deve mai praticare hanno la relativa casella annerita.</p> <p>Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli operatori.</p> <p>Sulle linee con blocco elettrico manuale o conta-assi i moduli utilizzati dall'agente di guardia/guardablocco devono essere compilati in duplice copia, senza la copia per il capotreno.</p> <p>2. Prescrizioni contenute nei moduli</p> <p>Le prescrizioni contenute nei moduli sono suddivise nei seguenti gruppi omogenei, facilmente individuabili anche visivamente per mezzo di colorazioni diverse:</p> <p>a) gruppo "itinerario" (di colore verde), riunisce le prescrizioni relative agli arrivi e alle partenze con i segnali a via impedita;</p> <p>b) gruppo "distanziamento" (di colore</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>rosso),riunisce le prescrizioni relative all'esistenza o meno della via libera, nonché quelle derivanti dal guasto o dalla inutilizzazione del blocco elettrico;</p> <p>c) gruppo "circolazione" sull'ilegale" (di colore azzurro), riunisce le prescrizioni relative alla circolazione sul binario illegale;</p> <p>d) gruppo "varie" (di colore giallo), comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la specifica prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un P.L.; - la prescrizione relativa al licenziamento del treno da parte del capotreno su incarico del dirigente; <p>alcune righe in bianco. Tali righe devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate come ad esempio: partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, superamento dei segnali muniti di lettere luminose disposti a via impedita e con tali lettere spente, esclusione delle funzioni SCMT e SSC per guasto a terra, ecc. Le righe inutilizzate devono essere annullate tracciandovi sopra una riga continua.</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3. Consegna e trasmissione dei moduli</p> <p>a) <u>Consegna diretta</u> Per la consegna diretta dei moduli al personale dei treni devono essere osservate le procedure vigenti.</p> <p>b) <u>Trasmissione a distanza a mezzo telefono</u> Per la trasmissione a distanza, al personale dei treni, a mezzo telefono devono essere osservate le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare che dovranno essere barrati. In ogni caso l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Deve inoltre indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo; - l'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando o depennando quello prestampato. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al numero d'ordine barrato di ciascuna prescrizione da osservare, il testo delle prescrizioni da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente, dovrà trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo 	<p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che le prescrizioni di movimento possono essere notificate al solo agente di condotta.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti	
<p>modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma.</p> <p>Fac-simili moduli M40 DL (B.A.) M40 DL (B.m./B.ca./B.tel.)</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>					
<p>Allegato IV bis Soppresso</p>						
<p>Allegato V Soppresso</p>						
<p>Allegato VI Mod M40 a</p> <p>.....omissis.....</p> <p>.....macchinista e capotreno).</p>	<p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione</p>		I	GI		

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	(supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.				
Allegato VII Soppresso					
Allegato VII bis Soppresso					
Allegato VIII Mod M40 M.L. omissis..... indicati al punto f).	4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.		I	GI	
Allegato IX TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE. omissis..... anticipare alquanto l'accensione.					Non di competenza dell'ANSF.
Allegato X DOCUMENTI ORARIO E DI SCORTA AI TRENI PREMESSA In questo allegato sono riportate le caratteristiche e le norme per l'uso dei documenti orario (Parte I) e di scorta ai treni (Parte II).PARTE I DOCUMENTI ORARIO AI TRENI SCHEDE ORARIO					

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La Scheda Orario (descritta al punto 1.7) è un documento che deve essere consegnato ai treni in sostituzione della Scheda Treno per tutto o parte del percorso, quando quest'ultima non è disponibile.</p> <p>SCHEDA TRENO (CARATTERISTICHE E NORME D'IMPIEGO)</p>					
<p>1. CARATTERISTICHE DELLA SCHEDA TRENO</p> <p>1.1 Descrizione e dati tecnici della Scheda Treno (vedi facsimile punto 2.4).</p> <p>La Scheda Treno è un documento orario ad uso del personale dei treni.</p> <p>È composta da uno o più fogli a seconda dell'estensione del percorso del treno e riporta al suo interno le località di servizio, i punti singolari della linea e la velocità massima ammessa dalle norme tecniche d'esercizio, nonché altre informazioni utili alla condotta dei treni come di seguito descritto.</p> <p>Per particolari esigenze (es: aggiornamento dei dati a seguito di modifiche strutturali) all'interno della Scheda Treno possono essere previste sezioni di Scheda Orario; nel caso di schede treno relative a brevi percorsi è possibile che il contenuto di quest'ultime sia completamente rappresentato da Scheda Orario.</p> <p>Ai treni pertanto, possono essere consegnate Schede Treno complete, Schede Treno con all'interno sezioni di Scheda Orario o Schede Treno contenenti, per l'intero percorso, esclusivamente</p>	<p>4.1 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 (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le DEL di cui al punto 2.20; – le DPC di cui al punto 3.7; – le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da</p>	M		IF	<p>Le linee dove non è ammesso l'anticipo di corsa dei treni con il rispetto delle sole indicazioni dei segnali e dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p> <p>E' competenza del GI portare a conoscenza delle IF le caratteristiche della linea necessarie per la elaborazione del predetto documento.</p> <p>E' competenza delle IF produrre la Scheda Treno.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sezioni di Scheda Orario.</p> <p>I treni che devono percorrere linee (o tratti di linee) munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 debbono essere muniti di Schede Orario oppure di Schede Treno contenenti sezioni di Schede Orario per il percorso da effettuarsi su tali linee.</p> <p>La Scheda Treno deve essere consegnata a tutti i treni circolanti sulle linee dove questa è in uso.</p> <p>La Scheda Treno è suddivisa in due parti, di cui la prima denominata "intestazione" e la seconda "colonne".</p> <p>Nell'intestazione di ciascuna scheda sono contenute le informazioni relative:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) al Fascicolo Linee (di seguito indicato come FL); b) al periodo di programmazione (validità dell'orario); c) al numero del treno (seguito da una barra se il treno cambia numero in pagina successiva); d) al termine scheda (ultima stazione dove termina la scheda treno); e) al numero dei fogli di cui la scheda treno è costituita (1); f) alla delimitazione del tratto di linea riportato in ciascun foglio della scheda (2); g) alla "sigla di composizione" con relativa "integrazione alla sigla"; h) ai mezzi di trazione attivi riportati nell'integrazione alla sigla; i) alla classificazione del treno (Es: ES* - IC - EN - IR - ecc.); 	<p>percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>j) alla prestazione del treno, se trattasi di materiale ordinario, o alla composizione, con specificato il numero delle motrici e dei rimorchi, se trattasi di treni di mezzi leggeri;</p> <p>k) alla lunghezza del treno (campo attualmente non utilizzato).</p> <p>(l) Es: l/3 indica che trattasi del primo foglio dei tre di cui la scheda è composta.</p> <p>(2) Nel caso in cui la scheda sia composta da più fogli, l'ultima località di servizio indicata in fondo a ciascun foglio viene riportata come località di inizio della tratta compresa nel foglio successivo. Tutti i treni programmati sono caratterizzati da una sigla di composizione che, per ciascun treno, sintetizza le seguenti caratteristiche tecniche (di seguito definite anche con la dizione "dati treno"):</p> <p>a) il tipo di servizio commerciale svolto, identificabile dalle lettere in alto a sinistra:</p> <p>VS treni Viaggiatori Specializzati di mezzi leggeri e ETR;</p> <p>V treni Viaggiatori di materiale ordinario;</p> <p>M treni Merci e treni di locomotive isolate;</p> <p>T Tradotte;</p> <p>PT Postali.</p> <p>b) la velocità massima ammessa (espressa in km/h) dal materiale rimorchiato (escluse le eventuali locomotive comunque in composizione) identificabile dal numero seguente le lettere di cui al punto a);</p> <p>c) il rango di velocità a cui può</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accedere il materiale rimorchiato (escluse le eventuali locomotive comunque in composizione) identificabile dalla lettera seguente il numero di cui al punto <i>b</i>);</p> <p><i>d</i>) il tipo di frenatura (viaggiatori o merci), identificata rispettivamente dalla lettera P o G posta sotto le lettere di cui al punto <i>a</i>) solo nelle sigle per treni merci (I treni la cui sigla non prevede l'indicazione del tipo di frenatura sono da intendersi serviti da freno tipo P "viaggiatori").</p> <p><i>e</i>) la percentuale di massa frenata minima prevista, riportata al disotto del numero di cui al punto <i>b</i>)</p> <p>La Sigla di composizione è inoltre integrata dalle indicazioni, riportate in apposite caselle denominate "<i>integrazioni alla sigla</i>", relative al gruppo dei mezzi di trazione programmati per l'effettuazione del treno al quale la Scheda Treno si riferisce ed al tipo di Ripetizione Segnali Continua (RSC4 o RSC9 rispettivamente per apparecchiature a 4 codici o a 9 codici) di cui tali mezzi sono dotati. Nel caso di treni programmati per l'invio di locomotive isolate in questo campo in luogo del gruppo dei mezzi di trazione può comparire la dizione "LOC. ISOL."</p> <p>1.2 Colonne</p> <p>Il corpo della Scheda Treno (vedi facsimile punto 2.4) è composto da 11 colonne non numerate, dove sono riportate le seguenti informazioni.</p> <p>Colonna 1 (Grado di frenatura)</p> <p>In questa colonna sono riportati all'inizio di ogni tratta interessata i gradi di frenatura</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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>principali.</p> <p>Colonna 2 (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio - binario Legale o di Sinistra)</p> <p>La colonna 2, nel caso di linee a doppio binario, ha come intestazione la scritta "<i>Binario L/S</i>", è divisa a sua volta in due colonne, denominate "<i>Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio</i>" e "<i>Velocità di marcia</i>" identificate rispettivamente dalle scritte "<i>Vel. Max</i>" e "<i>Vel. Marc.</i>".</p> <p>Nella colonna <i>Vel. Max</i> sono riportati, i valori di velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per il binario Legale o di Sinistra (L/S) sulle linee a doppio binario o per l'unico binario delle linee a semplice. Tali valori sono indicati in corrispondenza di una progressiva chilometrica od ente che coincide con il punto della linea dove esiste una variazione della velocità massima ammessa, una variazione del grado di frenatura oppure una variazione del sistema di codificazione.</p> <p>Per ogni tratto di linea il valore di velocità indicato nella colonna "<i>Vel. Max</i>" è quello che risulta più basso dal confronto fra ciascuno dei valori di velocità massima consentiti dai seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - velocità massima consentita dalla linea per il rango di velocità a cui può accedere il materiale rotabile in composizione al treno, fatta eccezione per i mezzi di trazione non indicati nella Scheda Treno (non programmati); 					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> – rango, velocità massima e circolabilità dei mezzi di trazione indicati nella Scheda Treno; – rango e velocità massima ammessa dai veicoli in composizione; – frenatura del treno (tipo e percentuale indicati nella sigla) in relazione al grado di frenatura di ogni tratto di linea; – presenza o assenza del sistema di Ripetizione Segnali Continua sia sul mezzo di trazione che sul tratto di linea programmato, tenendo conto del tipo di attrezzaggio di terra e di bordo (4 codici o più di 4 codici); – eventuali limitazioni di velocità, non fornite dai segnali fissi, indicate attraverso gli specifici segni, relativi alle limitazioni di velocità, esposti in corrispondenza delle stazioni e dei bivi in piena linea, secondo quanto previsto dall' Art. 3/3 della PGOS; – rallentamenti fissi compresi in orario eventualmente presenti sul tratto di linea; <p>I valori di velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio indicate nella colonna "Vel. Max" non tengono conto delle limitazioni fornite dal segnalamento fisso ed a mano e di quelle dovute:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ai mezzi di trazione attivi diversi da quelli indicati nella "integrazione alla sigla"; – ai mezzi di trazione inattivi in composizione al treno; – ai limiti di velocità determinati dalla particolare ubicazione dei mezzi di trazione o da particolari condizioni di esercizio dei mezzi stessi (guasti, limitazioni rilevabili dai libri di bordo ecc.); 					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>– al guasto o mancato impiego del sistema di ripetizione segnali (terra e/o bordo) o all'impiego di un tipo diverso di Ripetizione Segnali Continua da quello indicato nella Scheda Treno (programmato);</p> <p>– alle limitazioni particolari di velocità relative alla circolabilità dei rotabili riportate nel Fascicolo Linea;</p> <p>– ai rallentamenti (esclusi quelli riportati in orario);</p> <p>– a prescrizioni occasionali relative alla velocità massima della linea o del materiale rotabile; – a prescrizioni di carattere antinfortunistico.</p> <p>Nella colonna velocità di marcia i relativi valori sono riportati in corrispondenza di una progressiva chilometrica od ente coincidenti con il punto della linea dove esiste una variazione della velocità massima, una variazione del grado di frenatura oppure una variazione del sistema di codificazione della linea.</p> <p>Colonna 3 (Progressiva chilometrica)</p> <p>La colonna 3 ha come intestazione la scritta "<i>Prog. Km</i>"; vi sono riportate le progressive chilometriche relative alle località di servizio ed ai punti di variazione della Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio e della velocità di marcia, fatta eccezione per le variazioni di velocità previste in corrispondenza dei deviatori d'ingresso e di uscita dalle località di servizio o di altri enti. Nelle località in cui la linea assume due progressive chilometriche diverse (doppia progressiva chilometrica) le stesse sono</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riportate entrambe, con interposta una linea.</p> <p>Colonna 4 (Caratteristiche della linea) La colonna 4 non ha intestazione, riporta graficamente la struttura della linea con i simboli previsti dall'Art. 3 comma 10 della PGOS.</p> <p>Colonna 5 (Località) La colonna 5 ha come intestazione la scritta "<i>Località</i>", vi sono riportate solo le località di servizio ed altri enti o punti della linea utili ai fini della lettura della Scheda Treno, nonché i passaggi a livello protetti da proprio segnalamento fisso, individuati dai rispettivi simboli dell'Art. 3 comma 10 della PGOS. Quando nella località di servizio è prevista la fermata d'orario, dopo il nome della stazione o della fermata e qualora questi non occupi tutti i caratteri della colonna, viene riportata una sequenza di puntini fino al margine destro della colonna stessa.</p> <p>Colonna 6 (Orario) La colonna 6 ha come intestazione la scritta "<i>Orario</i>" e vi è indicato, in corrispondenza delle località di servizio, l'orario del treno rispettivamente: -a sinistra l'orario di arrivo per i treni che hanno fermata d'orario; -al centro l'orario di transito per i treni che non hanno fermata d'orario; -a destra l'orario di partenza per i treni che hanno fermata d'orario. Per indicare il mezzo minuto, dopo l'orario, è inserito il simbolo: "$\frac{1}{2}$". In corrispondenza delle località di</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizio interessate è riportata al centro, la simbologia (prevista dall'Art. 3 comma 10 della PGOS).</p> <p>Colonna 7 (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio - Binario di Destra o Illegale)</p> <p>La colonna 7, nel caso di linee a doppio binario, ha come intestazione le scritte "<i>Binario D/ILL Vel. Max</i>".</p> <p>In detta colonna sono riportati i valori della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per il binario di destra o illegale con gli stessi criteri previsti per la colonna 2.</p> <p>Per le linee a binario unico questa colonna resta vuota.</p> <p>Le velocità massime per il binario di destra sono riportate con lo stesso carattere di quelle relative al binario di sinistra ma in corsivo.</p> <p>Le velocità massime per il binario illegale sono riportate con lo stesso carattere del binario legale.</p> <p>Colonna 8 (Sistemi di blocco e attrezzaggio della linea-Binario Legale o di Sinistra)</p> <p>La colonna 8 ha come intestazione la scritta "<i>SX</i>" (riferita al binario di sinistra), in detta colonna vi sono riportate le informazioni relative alla tipologia di blocco, alla presenza e tipo di ripetizione dei segnali in macchina e alla presenza del SCMT, con la simbologia prevista dall'Art. 3 comma 10 della PGOS.</p> <p>Nel caso in cui l'inizio o la fine della codificazione interessi una località di</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizio di diramazione ove confluisce o si dirama una linea non codificata, la simbologia è riportata sulla Scheda Treno in corrispondenza dell'asse del fabbricato viaggiatori della località di servizio interessata, indipendentemente dalla linea ove il treno è programmato.</p> <p>Con gli stessi criteri, nelle medesime località, vengono riportati i simboli relativi al SCMT.</p> <p>Pertanto, in tali casi particolari, ai fini dell'individuazione del punto di inizio o di fine codificazione oppure d'inizio o termine del SCMT, dovrà farsi riferimento al Fascicolo Linea della linea effettivamente percorsa nell'ambito di detta località.</p> <p>Colonna 9 (Simbologia)</p> <p>Nella colonna 9 in corrispondenza delle località di diramazione sono riportate le informazioni relative, alla direzione di inoltro programmata del treno, con la simbologia prevista dall'art. 3 comma 10 della PGOS.</p> <p>Nella località di servizio qualora siano presenti contemporaneamente sia gli indicatori di direzione sia il segnalamento a candelieri, sulla Scheda Treno è riportata la sola informazione relativa all'indicatore di direzione.</p> <p>Colonna 10 (Sistemi di blocco e attrezzaggio della linea-Binario Illegale o di Destra)</p> <p>Questa colonna ha come intestazione la scritta "DX", vi sono riportate per il binario di destra le informazioni relative alla tipologia di blocco, alla presenza e tipo di ripetizione dei segnali in macchina e alla</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presenza del SCMT, in analogia a quanto riportato nella colonna 8. Sul binario illegale è riportata la presenza o meno del SCMT</p> <p>Colonna 11 (Simbolo controllo stampa Scheda Treno)</p> <p>In questa colonna è riportato un simbolo grafico costituito da tanti segmenti che formano una linea spezzata. Il numero dei segmenti deve corrispondere al numero degli enti o località di servizio riportati nella colonna "<i>Località</i>" di ciascun foglio. Ciascun segmento della linea spezzata ha l'altezza di una riga della Scheda Treno come nell'esempio riportato nel Facsimile punto 2.4 e ne garantisce l'integrità.</p> <p>1.3 Scheda Treno multipla</p> <p>La Scheda Treno, relativa a determinate relazioni commerciali caratterizzate da tratte brevi e servite da treni effettuati nello stesso giorno con lo stesso materiale, viene denominata "<i>Scheda Treno multipla</i>"; nell'intestazione di tale scheda sono riportate le informazioni contenute nella fig. 3. Nella scheda multipla sono previste delle "<i>sottointestazioni</i>" poste in precedenza alle colonne di ciascun treno dove sono riportate le informazioni contenute nella fig.4.</p> <p>1.4 Treni i cui dati variano durante il percorso</p> <p>Per alcuni treni può essere previsto che, per manovre programmate od altro, alcuni dati subiscano variazioni in una determinata località di servizio intermedia, pur restando invariato il numero del treno; per detti treni nella Scheda Treno sono previste</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle "sottointestazione dati" dove sono riportate le informazioni indicate nella figura 5.</p> <p>Ogni sottointestazione dati è riportata in precedenza delle stazioni nelle quali i dati anzidetti variano, interrompendo le colonne.</p> <p>1.5 Note, validità e controllo della stampa Scheda Treno</p> <p><i>1.5.1 Note della Scheda Treno</i></p> <p>In calce ad ogni foglio della Scheda treno sono riportate:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le prescrizioni relative alle riduzioni di velocità cautelative per ragioni antinfortunistiche previste su determinate linee in alcune fasce orarie di ciascun giorno; <p>le note relative alle fermate periodiche, facoltative, di servizio e da sopprimere in alcuni giorni, possono essere numerate con lo stesso numero riportato a seguito del simbolo posto in corrispondenza della località interessata, qualora le fermate siano più di una della stessa tipologia.</p> <p><i>1.5.2 Validità della Scheda Treno</i></p> <p>A piè di pagina di ogni foglio della Scheda Treno è riportata la validità della Scheda Treno secondo la seguente dizione: "Valida per il treno del (data)"</p> <p>Inoltre a piè di pagina sono riportate alcune informazioni relative ai dati di stampa.</p> <p><i>1.5.3 Controllo della stampa della Scheda Treno</i></p> <p>Allo scopo di evidenziare eventuali anomalie di stampa della Scheda Treno,</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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sul margine destro di ogni foglio è stato inserito un apposito simbolo geometrico che quando risulta stampato nella forma rappresentata nel Facsimile punto 2.4, assicura la presenza di tutte le righe di stampa previste sul documento.</p> <p>1.6 Particolari indicazioni e segni convenzionali previsti nella Scheda Treno e nelle Sigle Complementari</p> <p>L'Art. 3 della PGOS prevede le indicazioni ed i segni convenzionali utilizzati nella Scheda Treno.</p> <p>Di seguito si descrivono alcune particolarità:</p> <p>a) nelle colonne "Vel Max" e "Vel Marc." della Scheda Treno e nelle colonne della velocità delle Sigle Complementari, in luogo dell'eventuale segno convenzionale previsto dall'art.3/3 della PGOS e riportato nelle Fiancate di Linea in corrispondenza delle stazioni e dei bivi in piena linea, relativo all'eventuale limitazione di velocità non fornita dai segnali fissi, viene riportato il valore di velocità relativo all'eventuale detta limitazione;</p> <p>b) tra le colonne "Vel Max" e "Vel Marc." della Scheda Treno oltre al simbolo (▲) previsto dall'Art.3 della PGOS e riportato nelle Fiancate di Linea, viene riportato il valore di velocità relativo ai rallentamenti fissi in orario. Le dizioni "inizio rallentamento" e "fine rallentamento" (riportate nella colonna "Località" della Scheda Treno) e la rispettiva velocità indicata nelle colonne "Vel Max" e "Vel Marc.", possono seguire o precedere altre variazioni di</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>velocità a distanza inferiore a quella di frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in Orario di cui all'Art.17 IPCL e segnalato come previsto dal Regolamento sui Segnali. Tali informazioni sono racchiuse in apposito riquadro;</p> <p>c) nelle colonne della velocità delle Sigle Complementari, in luogo del simbolo (▲) previsto dall'Art. 3 della PGOS e riportato nelle Fiancate di Linea, viene riportato il valore di velocità relativo ai rallentamenti fissi in orario. Le dizioni "inizio rallentamento" e "fine rallentamento" (riportate nella colonna "Località" delle Sigle Complementari) e la rispettiva velocità indicata nella colonna della velocità possono seguire o precedere altre variazioni di velocità a distanza inferiore a quella di frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in Orario di cui all'Art.17 IPCL e segnalato come previsto dal Regolamento sui Segnali.</p> <p>Nella colonna "Località" delle Sigle Complementari, relative alla circolazione sul binario illegale o di destra, in corrispondenza dei PL protetti da proprio segnale viene riportato il simbolo (*) quando la protezione del o dei PL interessati è realizzata solo per il binario legale o di sinistra.</p>					
<p>1.7 Scheda Orario</p> <p>La Scheda Orario è un documento commerciale che indica la successione delle località di servizio (riportate con</p>					<p>La scheda Orario non è regolamentata dal RCF (ritenuta documento non di sicurezza quindi</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caratteri diversi da quelli previsti all'Art. 3 della PGOS) incontrate dal treno con indicati gli orari di arrivo, partenza e transito con le stesse modalità previste per la Scheda Treno.</p> <p>La Scheda Orario può essere stampata anche per il solo tratto di linea per il quale è stata inibita temporaneamente la stampa della Scheda Treno per motivi tecnici relativi all'Infrastruttura (vedi facsimile punto 2.4). In tal caso la Scheda Orario è contenuta all'interno della Scheda Treno e inizierà dalla località di servizio dove è stata interrotta la Scheda Treno stessa. L'intestazione della Scheda Orario conserverà il formato previsto per la Scheda Treno con i campi dei dati caratteristici del treno vuoti, ed inizierà nel foglio successivo a quello ove si è interrotta la Scheda Treno.</p> <p>La Scheda Treno riprenderà quindi, sul foglio successivo, dalla località nella quale si è interrotta la Scheda Orario.</p> <p>La numerazione dei fogli terrà conto di quelli compresi nell'intero documento comprensivo sia della Scheda Treno che della Scheda Orario.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>non di competenza dell'ANSF)</p>
<p>2. NORME PER L'IMPIEGO DI SCHEDA TRENO</p> <p>2.1 Consegna della Scheda Treno</p> <p>La Scheda Treno deve essere consegnata, nella stazione d'origine di corsa, al personale di condotta e al capotreno per l'intero percorso del treno oppure, in base alle necessità organizzative dell'Impresa Ferroviaria, per un tratto di linea stabilito dall'impresa stessa. In quest'ultimo caso</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo</p>	M		IF	<p>Introdotta il principio che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutti i treni che circolano sulle linee dove è prevista la scheda treno devono essere in possesso di tale documento; - tale documento può

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'Impresa Ferroviaria deve provvedere pertanto nella stazione termine di validità della Scheda Treno alla stampa e alla consegna della scheda relativa al successivo tratto di linea.</p> <p>Il treno deve partire solo se il personale di condotta e il capotreno sono in possesso della Scheda Treno relativa all'intero percorso o parte di esso; in quest'ultimo caso, deve avere nella stazione iniziale del tratto successivo fermata d'orario per il ritiro della Scheda Treno.</p> <p>Sulle relazioni dove è previsto il rilascio di prescrizioni multiple, al primo treno può essere consegnata la Scheda Treno di tutti i treni interessati.</p> <p>Nel caso di un treno con più mezzi attivi, la Scheda Treno deve essere consegnata, oltre che al personale di condotta di testa, anche al personale di condotta che presenza tali mezzi, fatta eccezione per il guidatore delle locomotive impiegate per la spinta con maglia sganciabile.</p> <p>Ai treni supplementari deve essere consegnata la Scheda Treno del treno normale.</p> <p>Salvo quanto previsto al successivo punto 2.1.1, la Scheda Treno deve essere consegnata a tutti i treni programmati, sia ordinari sia straordinari; pertanto nessun treno può partire dalla stazione di origine, o da quella dove è previsto il cambio della Scheda Treno, senza la Scheda Treno stessa.</p> <p>Il personale di condotta, al termine del servizio, deve allegare la Scheda Treno</p>	<p>supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				<p>essere di tipo informatico e può essere consegnato solo all'agente di condotta.</p> <p>La funzione di scheda treno può essere assolta dalle sigle complementari.</p> <p>Non è più ammessa la circolazione dei treni sulle linee dove è prevista la scheda treno senza tale documento o senza la sigla complementare.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>utilizzata agli altri documenti del treno per la consegna alla propria impresa ferroviaria, quando la località termine del servizio coincida con quella di termine della Scheda Treno.</p> <p>Il capotreno in arrivo nella stazione di destinazione del treno o di termine della Scheda Treno deve riconsegnare tale documento alla propria impresa ferroviaria.</p> <p><i>2.1.1 Treni circolanti senza Scheda Treno.</i></p> <p>Per i treni ad orario libero e le locomotive di spinta con maglia sganciabile in corsa non è prevista la consegna della Scheda Treno. Oltre ai treni ad orario libero è ammessa la circolazione di treni per i quali non è stato possibile produrre la Scheda Treno. I treni senza Scheda Treno possono circolare con le modalità stabilite nella presente normativa.</p> <p>Nei casi in cui il guidatore ed il capotreno non dispongano per tutto o parte del percorso né della Scheda Treno né della Scheda Orario, al treno dovranno essere notificate tutte le occorrenti prescrizioni relative all'orario (percorso, fermate ecc.), nonché quelle relative alle eventuali riduzioni di velocità previste dall'art. 62 lettera g) della PGOS.</p> <p>2.2 Verifica della congruenza dei dati treno alla consegna della scheda treno.</p> <p>Il guidatore, ogni qualvolta riceva la Scheda Treno o quando non vi siano consegne dirette tra personale smontante e quello subentrante, deve verificare la congruenza dei dati relativi ai mezzi di trazione ed al materiale rimorchiato con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quelli indicati nella Scheda Treno, ritenendoli "<i>congruenti</i>" quando, per i treni di materiale ordinario:</p> <p>a) la velocità ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno è uguale o superiore a quella dei mezzi di trazione indicati nell'integrazione alla sigla;</p> <p>b) il rango ammesso dai mezzi di trazione presenti nel treno è uguale o di categoria superiore a quello dei mezzi di trazione indicati nell'integrazione alla sigla (es: rango C anziché B);</p> <p>c) la velocità ammessa dai veicoli in composizione al treno, rilevata dal BFC e/o notificata con prescrizione, è uguale o superiore a quella indicata nella sigla di composizione;</p> <p>d) il rango ammesso dai veicoli in composizione al treno rilevato dal BFC e/o notificato con prescrizione è uguale o di categoria superiore a quello indicato nella sigla di composizione;</p> <p>e) la percentuale di massa frenata del treno, rilevata dal BFC e/o notificata con prescrizione è uguale o superiore a quella indicata nella sigla di composizione;</p> <p>f) il tipo di freno, rilevato dal BFC e/o notificato con prescrizione è uguale o superiore a quello indicato nella sigla di composizione;</p> <p>g) il tipo di RSC sul rotabile di testa è uguale o comprensivo di quello del mezzo di trazione indicato nell'integrazione alla sigla (il tipo a nove codici è da ritenere comprensivo di quello a 4 codici con o senza Dispositivo Automatico Frenatura –</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DAF – e non viceversa). L'impiego di un rotabile munito di sistema a quattro codici senza Controllo di Velocità, in luogo del mezzo di trazione indicato nell'integrazione alla sigla e munito di dispositivo DAF, è da ritenere non congruente.</p> <p>Nel caso di treni composti di soli mezzi di trazione, mezzi leggeri ed ETR, il guidatore deve verificare la congruenza dei dati treno relativi ai mezzi anzidetti rilevati dal BFC, con quelli indicati nella Scheda Treno secondo i criteri sopra stabiliti per i treni di materiale ordinario (valori uguali o superiori, o di categoria superiore).</p> <p>Il guidatore nell'eseguire le verifiche di cui al presente punto 2.2 deve accertare che tutti i mezzi di trazione in composizione al treno, diversi da quelli riportati sulla Scheda Treno, siano ammessi a circolare sulle linee o tratti di linee da percorrere secondo quanto indicato nell'Orario di Servizio.</p> <p>Le verifiche relative al materiale rotabile di cui ai punti 2.2 da sub a) a sub f) dovranno essere eseguite anche dal capotreno, ogni qualvolta riceva dalla stazione la Scheda Treno o quando non vi siano consegne dirette tra personale smontante e quello subentrante.</p> <p>Il guidatore, oltre alle precedenti verifiche, deve sempre prendere norma dei dati relativi all'orario (es. fermate, orario di partenza, arrivo o transito) riportati nella Scheda Treno (colonna 6) tenuto conto che l'orario dei treni può essere modificato anche durante il periodo di validità dell'orario stesso (Art. 14/15 dell'IPCL).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.3 Impiego della Scheda Treno <i>2.3.1 Impiego della Scheda Treno con i dati treno congruenti secondo il punto 2.2</i> Quando i dati treno sono congruenti il guidatore utilizzerà la Scheda Treno per:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) attingere le velocità (Velocità di marcia o Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio) come stabilito al punto 2.3.8; b) attingere le informazioni relative a determinate caratteristiche del percorso utili alla marcia del treno (norme particolari, ecc); c) effettuare il servizio commerciale previsto (rispetto dell'orario, fermate previste, ecc.). Percorrendo tratti di linea affiancati, per le fermate e l'orario, il personale dei treni dovrà far riferimento a quelli relativi al percorso programmato. 	<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 delle proprie attività di sicurezza 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>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>			IF	
<p><i>2.3.2 Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui ai punti 2.2 sub a) e sub c) non congruenti</i> <i>2.3.2.1 Variazione in diminuzione della</i></p>		M		IF	Non è più ammesso l'utilizzo della scheda treno con i dati non congruenti.

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>velocità massima ammessa dai mezzi di trazione (Locomotive, mezzi leggeri ed ETR)</i> In caso di variazione in diminuzione della velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno, il guidatore potrà continuare ad utilizzare la Scheda Treno, limitando d'iniziativa la velocità massima al valore più basso imposto dai mezzi di trazione medesimi.</p>					
<p><i>2.3.2.2 Variazione della velocità massima del materiale rimorchiato in diminuzione</i> In caso di variazione in diminuzione della velocità massima del materiale rimorchiato notificata a mezzo ordine scritto, il guidatore potrà continuare ad utilizzare la Scheda Treno, limitando la velocità massima al nuovo valore prescritto.</p>				IF	
<p><i>2.3.4 Impiego delle Sigle Complementari con treni muniti di Scheda Treno in caso di variazioni di percorso, di circolazione sulle linee affiancate o di mancata utilizzazione della RSC.</i> a) Circolazione sulle linee affiancate o su tratti di linea non riportati nella Scheda Treno. In caso di circolazione sulle linee affiancate, su determinati tratti di linea relativi a percorsi alternativi oppure in situazioni particolari (nodi, ecc.), il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere, rispettando d'iniziativa le eventuali riduzioni di velocità, relative all'art. 62 punto g) della PGOS, riportate nelle fiancate di linea dei FL.</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio. 9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e</p>			IF	<p>Le sigle complementari hanno le medesime funzioni della scheda treno, pertanto sono soggette alle medesime norme d'impiego.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) Variazione della stazione di origine corsa o di quella termine Scheda Treno. In caso di variazione a mezzo ordine scritto, della stazione di origine corsa o di quella di destinazione programmata, il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere per i tratti di linea non riportati nella Scheda Treno.</p> <p>c) Guasto al blocco automatico a correnti codificate. Guasto o assenza dell'apparecchiatura di RSC di bordo. Quando, con i treni per i quali è programmato l'impiego della Ripetizione Segnali, si manifesti l'impossibilità di impiegare tale apparecchiatura (guasto a bordo, guasto al blocco o assenza), il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.</p> <p><i>2.3.5 Impiego delle Sigle Complementari con treni per i quali non è prevista la consegna della Scheda Treno</i></p> <p>La circolazione dei treni senza Scheda Treno è prevista (oltre che sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci) anche nei seguenti casi:</p> <p>a) treni con locomotiva di spinta in coda con maglia sganciabile</p> <p>Il guidatore della locomotiva di testa nel tratto di linea ove viene effettuata la spinta con maglia sganciabile in coda, nel caso in cui la spinta non sia programmata ed</p>	<p>le eventuali prescrizioni ricevute.</p> <p>9.8 Nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p>				

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>indicata nella colonna simbologia della Scheda Treno in suo possesso (lettera S), deve utilizzare la Sigla Complementare (*80A/G60%) in luogo della Scheda Treno. Qualora i dati treno non siano congruenti con quelli della sigla (*80A/G60%), il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, tramite la tabella di accesso alle Sigle Complementari la nuova sigla e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere comunicandola al guidatore della locomotiva di spinta.</p> <p>Il guidatore della locomotiva di spinta con maglia sganciabile, nel percorrere il tratto di linea interessato dal servizio di rinforzo, utilizzerà la Sigla Complementare (*80A/G60%) salvo la necessità di adottare una sigla con caratteristiche più restrittive a seguito delle informazioni ricevute dal macchinista di testa e/o in suo possesso (dati treno prescritti).</p> <p>Per la corsa di ritorno, quando abbia abbandonato il treno in linea, individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.</p> <p>b) treni ad Orario Libero (OL)</p> <p>I treni ad orario libero, poiché non programmati, non dispongono di Scheda Treno e pertanto al treno dovranno essere notificate tutte le prescrizioni relative: all'orario (percorso, fermate, ecc.) ed alle caratteristiche tecniche del treno (velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, massa rimorchiata, tipo di frenatura attivata). Tale prescrizione non</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>occorre nel caso di treni composti da soli mezzi di trazione, da mezzi leggeri od ETR. Il Guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2 tramite la tabella di accesso alle Sigle Complementari la nuova sigla e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.</p> <p><i>2.3.6 Impiego delle Sigle Complementari</i> Per i tratti serviti da Scheda Orario il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2 la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere; inoltre, attraverso la successione cronologica delle località di servizio riportate nella Scheda Orario, rileverà il percorso programmato del proprio treno, mentre dal F.L. rileverà le eventuali norme particolari relative alle località di servizio e/o tratti di linea.</p> <p><i>2.3.7 Impiego delle Sigle Complementari per guasto al freno</i> <i>2.3.7.1 Guasto al freno continuo</i> Nel caso in cui si verificano guasti al freno continuo, per i quali non sia possibile raggiungere nel convoglio la più bassa percentuale di massa frenata (p.m.f.) prevista nelle Sigle Complementari presenti nel Fascicolo Linee, il guidatore non potendo adottare nessuna sigla potrà proseguire la corsa solo se ammesso dalle norme sulla frenatura riportate nel capitolo VII della PGOS, rispettandone le relative limitazioni.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><i>2.3.7.2 Guasto alla frenatura elettrica di determinati mezzi leggeri</i> Su determinati mezzi leggeri (art. 86 bis della PGOS) se, per guasto o esclusione di</p>		M		IF	Procedura non più ammessa.

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>una coppia di motori anche su una sola motrice, la frenatura elettrica non può essere utilizzata nel normale servizio, il guidatore dovrà adottare la Sigla Complementare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - (*90A/G75%) purché il freno continuo sia efficiente su tutto il treno; - (*60A/G45%) quando, per l'esclusione dall'azione frenante del freno continuo di uno o più assi, la percentuale di massa frenata reale residua sia almeno uguale o superiore al 45%. <p>Qualora la massa frenata reale residua sia inferiore al 45%, si potrà proseguire la corsa solo se ammesso dalle norme sulla frenatura riportate nel capitolo VII della PGOS, rispettandone le relative limitazioni.</p>					
<p><i>2.3.7.3 Treni composti di Ale 601 con relativi rimorchi ed ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF</i></p> <p>Per i treni composti di Ale 601 e relativi rimorchi od ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF, in caso di guasto della frenatura elettrica e/o in caso di non corrispondenza del rapporto tra motrici e rimorchi, il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.</p> <p>Il ricorso alle Sigle Complementari deve essere attuato anche in caso di guasto al solo dispositivo DAF, restando inteso che, individuata la Sigla Complementare, il guidatore individuerà la relativa colonna</p>	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
delle velocità per il tratto di linea da percorrere, tenendo conto della RSC solo se quest'ultima è correttamente utilizzabile.					
<p>2.3.8 <i>Velocità di corsa del treno. Limitazioni della velocità massima. Prescrizioni</i></p> <p>2.3.8.1 <i>Velocità di corsa da attingere sui documenti orario</i></p> <p>Sulle linee ove è in uso la Scheda Treno è sempre ammesso l'anticipo di corsa, il guidatore deve regolare la velocità del treno (Art. 20/16 IPCL), attingendo alla colonna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "velocità di marcia" della Scheda Treno quando la corsa del treno avviene in orario; - "velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio" della Scheda Treno quando questa è maggiore della velocità di marcia e la corsa del treno avviene in ritardo o per presumibile ritardo dovuto a rallentamenti notificati e/o altre restrizioni del tratto da percorrere, oppure in ogni caso quando non sia indicata la velocità di marcia (linee affiancate, ecc.); - "velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio" della Sigla Complementare eventualmente adottata. Qualora nelle Sigle Complementari non siano disponibili le colonne delle velocità per determinati tratti di linea attrezzati con B.A.cc è ammesso l'uso delle colonne delle velocità senza Ripetizione Segnali relative a detti tratti. 	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Non disponendo né della Scheda Treno né delle Sigle Complementari, il guidatore deve regolare la marcia rispettando i limiti di velocità stabiliti dalla PGOS come prescritto dall'IPCL, avvalendosi della documentazione in suo possesso (F.L., prescrizioni, ecc.). Resta inteso che nel caso di treni composti da soli mezzi leggeri, ETR o da locomotive isolate, per stabilire la velocità di corsa farà riferimento anche ai dati caratteristici di detti mezzi.</p>					
<p>2.3.8.2 Limitazioni della velocità massima Il guidatore nel regolare la velocità di corsa (punto 2.3.8.1) deve anche rispettare d'iniziativa le eventuali limitazioni della velocità massima dovute:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno e non programmati sulla Scheda Treno (punto 2.3.2.1); - alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione se inferiore a quella ammessa dalla Sigla Complementare utilizzata; - all'ubicazione dei mezzi di trazione in composizione al treno o a particolari condizioni di esercizio (Art. 65 della PGOS); - a particolari condizioni di impiego dei mezzi di trazione rilevabili dai libri di bordo; - alle Norme Particolari di Condotta di ciascun mezzo di trazione; - a ragioni antinfortunistiche, riportate in F.L. e/o in calce alla Scheda Treno o comunque notificate al treno; - ad ogni altra causa imprevista. 		M		IF	<p>Procedura non più ammessa.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>2.3.8.3 Prescrizioni</i></p> <p>Ai Treni, oltre alle prescrizioni previste dalla normativa vigente devono essere sempre notificate a mezzo M40:</p> <p>a) le variazioni in diminuzione delle velocità di fiancata con la seguente prescrizione:</p> <p><i>"Rispetto variazione di velocità massima ammessa dalla linea non superate.....km/h da.....a....."</i>.</p> <p>(La velocità da indicare nella prescrizione è sempre quella relativa al rango "A", indipendentemente dal tipo di rango interessato alla variazione);</p> <p>b) le variazioni alle fermate d'orario previste nella Scheda Treno o nella Scheda Orario;</p> <p>c) l'aggiunta di mezzi di trazione attivi non programmati o inattivi non in consegna al guidatore della locomotiva di testa, ecc.;</p> <p>d) nel caso in cui le Sigle Complementari non siano utilizzabili in tutto o parte del percorso, a seguito di variazioni riguardanti l'infrastruttura, deve essere praticata la seguente prescrizione:</p> <p><i>"Nel tratto da ... a ...non utilizzate Sigle Complementari in vostro possesso"</i>.</p> <p>Nei tratti di linea per i quali è prescritto di non ritenere valide le Sigle Complementari, il macchinista regolerà la velocità di corsa come nel caso di mancanza di tali documenti (2.3.8.1).</p> <p>Non è consentito apportare modifiche manuali alla Scheda Treno.</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla</p>	M	I	GI IF	<p>Le prescrizioni devono essere consegnate almeno all'agente di condotta.</p> <p>I GI solo per ciò che riguarda le prescrizioni di movimento e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le prescrizioni tecniche.</p> <p>Le sigle complementari hanno le medesime funzioni della scheda treno.</p> <p>Non è più ammessa la circolazione dei treni sprovvisti della scheda treno e delle sigle complementari sulle linee dove tali documenti sono richiesti.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>2.3.8.4 Prescrizioni ai treni sprovvisti di documenti orario.</i> Come detto al precedente punto 2.1 è ammessa la circolazione dei treni sprovvisti sia della Scheda Treno sia delle sezioni di Scheda Orario che delle Sigle Complementari, adottando le norme tecniche di esercizio in uso sulle linee dove è previsto l'impiego del Fascicolo Orario. Il guidatore utilizzerà le prescrizioni tecniche per la scelta della Sigla Complementare da utilizzare. Non disponendo delle Sigle Complementari utilizzerà le suddette prescrizioni per stabilire la velocità di corsa come detto al precedente punto 2.3.8.1.</p>	<p>cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				
<p><i>2.3.9 Cambio del personale</i> Nel caso di cambio del personale di condotta e/o del capotreno durante il viaggio per lo scambio della Scheda Treno, tra il personale smontante e quello subentrante, devono essere osservate le modalità previste per lo scambio (diretto o indiretto) dei moduli di prescrizione (Art. 16/4 IPCL). Nel caso di consegne dirette deve essere dato avviso scritto dal personale di macchina smontante a quello subentrante dell'eventuale ricorso all'uso delle Sigle Complementari.</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>			IF	
<p><i>2.3.10 Norme Transitorie</i> La velocità di marcia riportata nella Scheda Treno coincide con quella massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio, pertanto nella colonna sono ripetuti gli stessi valori della colonna "Ve/Max".</p>				IF	
PARTE II					

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI CAPITOLO I CARATTERISTICHE E NORME PER L'USO DEI DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI</p> <p>1. GENERALITÀ I documenti di scorta ai treni sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento; • Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC/1 - BFC/2); • Documento treno unificato (Foglio di corsa mod. M. 16/E M16/EM - bollettino di trazione TV 306/E Unif.); • Lista Veicoli/Foglio Veicoli (M. 18). <p>I documenti di scorta ed i moduli delle prescrizioni devono essere conservati, a cura delle Imprese Ferroviarie.</p>					
<p>2. RIEPILOGO DEI MODULI DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO</p> <p>2.1 Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento</p> <p>Il Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento è un documento che deve scortare ogni treno e nel quale sono riepilogati dal DM i moduli delle prescrizioni di movimento.</p> <p>Il Riepilogo è previsto sia nella versione per le linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci sia per le linee dove esso interviene.</p> <p>Tale documento può essere riferito all'intero percorso del treno o solo ad una sua parte e deve essere sempre compilato e consegnato.</p> <p>Il documento deve essere consegnato al capotreno dalla stazione d'origine e da ogni stazione dove è programmato il</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le DEL di cui al punto 2.20; – le DPC di cui al punto 3.7; – le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p>	M	I	GI	<p>Introdotta i principi che le prescrizioni di movimento possono essere notificate al solo agente di condotta e che le stesse possono essere notificate con supporti informatici.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cambio delle prescrizioni di movimento. In ogni caso dovrà essere notificata al treno la seguente prescrizione, formula: <i>“Consegnato al treno riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento valido fino a.....”</i>.</p> <p>Nelle stazioni di origine corsa dei treni il Riepilogo, unitamente agli eventuali moduli delle prescrizioni di movimento, deve essere ritirato presso l'ufficio del dirigente dal personale addetto alla formazione treni o dal capotreno. Tuttavia per particolari situazioni da definire in sede locale, la consegna può essere effettuata a cura del dirigente.</p> <p>Nel caso di ritiro del Riepilogo l'agente addetto alla formazione treni dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> - firmare il Riepilogo ed i moduli di prescrizioni di movimento da consegnare al treno; su questi ultimi moduli la sua firma dovrà essere apposta unitamente al timbro recante la dizione “il formatore” su tutte le copie in corrispondenza della firma del dirigente; - barrare nella matrice dei moduli di prescrizione gli spazi riservati alle firme dell'agente di condotta e del capotreno. <p>La firma dell'agente addetto alla formazione treni conferma implicitamente la tempestiva consegna del Riepilogo e dei moduli di prescrizione al personale di condotta.</p> <p>Nel caso di ritiro da parte del capotreno egli deve firmare il Riepilogo ed i moduli;</p>	<p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>inoltre lo stesso deve barrare lo spazio riservato alla firma del macchinista nelle matrici dei moduli di prescrizione.</p> <p>La firma del capotreno apposta sulla copia che resta alla stazione conferma implicitamente la successiva consegna dei moduli al personale di condotta.</p> <p>Qualora dovessero sorgere difficoltà nella consegna dei moduli al treno da parte dell'agente addetto alla formazione treni, tale agente dovrà avvisare tempestivamente il dirigente.</p> <p>Nelle stazioni intermedie dove è programmato il cambio del Riepilogo, la consegna del documento e degli eventuali moduli di prescrizioni di movimento deve avvenire a cura del dirigente. Tuttavia, per particolari situazioni da definire in sede locale, il ritiro può essere effettuato dall'agente addetto alla formazione treni.</p> <p>Nelle restanti situazioni, la consegna dei moduli delle prescrizioni di movimento deve avvenire direttamente cura del dirigente.</p> <p>GUIDA PER LA COMPILAZIONE</p> <p>Il presente Riepilogo deve scortare ogni treno; è composto da tre copie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una copia per la stazione (matrice); • una copia per il capotreno; • una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al ritiro dello stesso. <p>La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia.</p> <p>Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza. Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri.</p> <p>Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione; - il numero del treno; - la data di partenza del treno. <p>Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indicare il nominativo della località; - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propria firma. <p>Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, l'annotazione "Nessuna prescrizione da consegnare".</p> <p>Nel riquadro "Moduli versati" il</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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>capotreno, nella stazione termine di corsa e in quella ove si effettua il cambio delle prescrizioni, deve indicare in ciascuna colonna del Riepilogo la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e poi apporre la propria firma nell'apposita finca.</p> <p>Il riquadro "Consegna moduli tra personale del treno" deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio del personale dei treni senza possibilità di dirette consegne.</p> <p>In tale evenienza l'agente compilatore deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indicare il nominativo della località di servizio; - indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati; - apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante. Nel caso contemporaneo di cambio del personale di condotta e di bordo, spetta al capotreno smontante compilare il Riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di condotta, spetta al capotreno compilare il Riepilogo mentre al macchinista montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di bordo spetta al capotreno smontante compilare il Riepilogo 					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente.</p> <p>Nei treni senza capotreno in caso di cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne, spetta al macchinista smontante compilare il Riepilogo mentre spetta al macchinista montante firmare come agente ricevente. Il riquadro "Annotazioni" può essere utilizzato all'occorrenza per la consegna al treno di documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il movimento.</p> <p>2.2 Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento</p> <p>Per l'uso del Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento valgono le stesse norme di cui al punto 2.1 con le particolarità di seguito riportate.</p> <p>Il Riepilogo multiplo delle prescrizioni può essere utilizzato per relazioni di andata e ritorno, oppure per relazioni diverse da quelle di andata e ritorno, effettuate o meno con lo stesso materiale, purché con orario prescritto di partenza dalle stazioni iniziali dei vari percorsi, ricadenti nella stessa giornata solare.</p> <p>Il Riepilogo multiplo delle prescrizioni può essere utilizzato fino ad un numero di treni uguale a quello consentito dal documento stesso. Qualora venga utilizzato, nell'arco della giornata solare, per un numero di treni superiore a quello consentito dal Riepilogo multiplo, possono essere utilizzati anche più esemplari di tale documento da consegnare al primo treno effettuato. In tal</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso i riepiloghi impiegati devono essere numerati progressivamente e rimanere sempre uniti e riportati nella parte "Annotazioni" del Riepilogo relativo al primo treno in circolazione.</p> <p>La stazione che consegna il Riepilogo multiplo deve praticare al treno la seguente prescrizione:</p> <p><i>"Consegnato al treno riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento valido fino a (1) con treno"</i></p> <p>GUIDA PER LA COMPILAZIONE</p> <p>Il presente Riepilogo deve scortare ogni treno; è composto da tre copie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una copia per la stazione (matrice); - una copia per il capotreno; - una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al ritiro dello stesso. <p>La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno.</p> <p>Nei casi in cui vengono utilizzati i moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia.</p> <p>Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza.</p> <p>Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri. Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che consegna il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Riepilogo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la data di validità del Riepilogo; - il numero di ogni treno per il quale viene rilasciato il Riepilogo; - la stazione di origine e di termine corsa di ogni treno. I treni per i quali è rilasciato il Riepilogo sono suddivisi per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari. <p>Nel riquadro <i>"Moduli consegnati"</i> il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indicare il nominativo della località; - il numero del primo treno al quale vengono consegnati i moduli di prescrizione; nel caso di moduli di prescrizione suddivisi per treni pari e per treni dispari devono essere indicati sia il primo treno pari e sia il primo treno dispari; - indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti; - apporre la propria firma. Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare il <p>D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, l'annotazione "Nessuna prescrizione da consegnare".</p> <p>Nel riquadro <i>"Moduli versati"</i> il capotreno, nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno indicato nel Riepilogo, deve indicare in ciascuna colonna la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e poi apporre la propria firma nell'apposita finca.</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il riquadro "Consegna moduli tra personale del treno" deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio del personale dei treni senza possibilità di dirette consegne.</p> <p>In tale evenienza l'agente compilatore deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indicare il nominativo della località di servizio; - indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati; - apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante. <p>Nel caso contemporaneo di cambio del personale di condotta e di bordo, spetta al capotreno smontante compilare il Riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente.</p> <p>Nel caso di cambio del solo personale di condotta, spetta al capotreno compilare il Riepilogo mentre al macchinista montante spetta di firmare come agente ricevente.</p> <p>Nel caso di cambio del solo personale di bordo spetta al capotreno smontante compilare il Riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente.</p> <p>Nei treni senza capotreno in caso di cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne, spetta al macchinista smontante compilare il Riepilogo mentre spetta al macchinista montante firmare come agente ricevente.</p> <p>Il riquadro "Annotazioni" può essere</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
utilizzato all'occorrenza per la consegna al treno di documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il movimento					
<p>3. NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE E LA CONSEGNA DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO RIGUARDANTI TRENI SCORTATI DA RIEPILOGO MULTIPLO</p> <p>3.1 Moduli riferiti distintamente ad ognuno dei treni figuranti nel Riepilogo multiplo (prescrizioni singole)</p> <p>I moduli di prescrizione di movimento devono essere compilati in maniera distinta per ciascuno dei treni figuranti nel Riepilogo multiplo e consegnati, tutti insieme, al primo dei treni compresi nel Riepilogo da parte della stazione iniziale.</p> <p>3.2 Moduli riferiti distintamente ai gruppi di treni pari e dispari figuranti nel Riepilogo multiplo (prescrizioni multiple)</p> <p>Di norma i moduli di prescrizione di movimento devono essere compilati in maniera distinta per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari, indicando nei moduli relativi a ciascuno dei suddetti gruppi rispettivamente tutti i treni pari e tutti i treni dispari compresi nel Riepilogo multiplo.</p> <p>In tal caso i moduli possono essere consegnati:</p> <p>a) al personale del primo dei treni dispari e del primo dei treni pari, compresi nei moduli stessi, rispettivamente dalla stazione iniziale dei percorsi dei treni dispari e da quella iniziale dei percorsi dei treni pari.</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le DEL di cui al punto 2.20; – le DPC di cui al punto 3.7; – le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti</p>	M	I	GI	<p>Introdotta i principi che le prescrizioni di movimento possono essere notificate al solo agente di condotta e che le stesse possono essere notificate con supporti informatici.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione;</p> <p>b) tutti insieme e per entrambi i gruppi, al primo dei treni (pari o dispari) compresi nel Riepilogo multiplo, da parte di una sola delle stazioni iniziali.</p> <p>Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione.</p> <p>3.3 Unico modulo riferito a tutti i treni pari e dispari figuranti nel Riepilogo multiplo (prescrizioni multiple)</p> <p>In casi particolari stabiliti dalle Unità periferiche interessate, può essere compilato un unico modulo di prescrizione di movimento riferito a tutti i treni pari e dispari compresi nel Riepilogo multiplo. Tali prescrizioni devono essere riunite nel modulo in due gruppi relativi rispettivamente ai treni pari ed ai treni dispari.</p> <p>Il modulo suddetto deve essere consegnato al primo dei treni (pari o dispari) compresi nel Riepilogo multiplo.</p> <p>Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione.</p> <p>3.4 Prescrizioni accidentali</p> <p>Verificandosi la necessità di notificare prescrizioni di carattere accidentale devono essere osservate le procedure di seguito specificate.</p>	<p>criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>Caso punto 3.2 e 3.3</u> La notifica delle prescrizioni accidentali dovrà essere effettuata secondo le norme comuni, oppure, quando la stazione interessata o che riceve l'incarico è quella che normalmente compila le prescrizioni, si potrà ricorrere alle prescrizioni multiple. Resta inteso che nel caso b) del punto 3.2 e nel caso del punto 3.3 la prescrizione in senso inverso potrà essere praticata solo previo specifico incarico. La procedura delle prescrizioni multiple non è consentita per le prescrizioni di marcia a vista e d'avviso d'incrocio e precedenza, che dovranno, pertanto, essere notificate sempre treno per treno.</p> <p><u>Caso punto 3.1</u> La notifica delle prescrizioni accidentali dovrà essere effettuata secondo le norme comuni, tenendo però presente che la stazione che compila il Riepilogo multiplo dovrà, se ne riceve specifico incarico, provvedere alle prescrizioni per i treni in entrambi i sensi.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>4. BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE (BFC) 4.1 Generalità Il Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC) contiene i dati relativi alle caratteristiche dei rotabili in composizione ad un treno (dati treno). Il BFC è previsto in due versioni: - BFC/1, per treni composti di materiale ordinario (sia merci che viaggiatori) che circolano con la lista veicoli/foglio veicoli separata, per le</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso: - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>locomotive isolate e gli ETR (vedi facsimile BFC/1);</p> <p>– BFC/2, per i treni viaggiatori composti di materiale ordinario con la lista veicoli integrata nel documento, per i mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate (vedi facsimile BFC/2).</p> <p>Sulle linee dove è ammesso l'impiego della Scheda Treno (art. 2 PGOS), i treni devono essere scortati dal BFC; i treni circolanti sulle rimanenti linee devono essere scortati dal Foglio di Corsa.</p> <p>I treni che circolano, anche per una sola parte del percorso, sulle linee dove deve essere utilizzato il foglio di corsa devono essere scortati unicamente da tale documento per l'intero percorso.</p>	<p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> – devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; – deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; – deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; – deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				
<p>4.2 Compilazione del BFC</p> <p>Il BFC deve essere compilato per tutti i treni e li accompagna per l'intero percorso</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in</p>			IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dalla stazione di origine a quella di destinazione.</p> <p>Il BFC deve essere compilato e consegnato ai treni in unica copia.</p> <p>Un unico BFC può essere utilizzato per più numeri di treno effettuati con lo stesso materiale, purché con orari prescritti di partenza dalle stazioni di origine dei vari percorsi, ricadenti nella stessa giornata solare.</p> <p>Il BFC dei treni composti di materiale ordinario può essere compilato:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dall'addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione; — dal capotreno; — dal personale di condotta in possesso di specifica abilitazione. Nei treni senza capotreno tali incombenze possono essere devolute al personale di condotta, anche se non in possesso della predetta specifica abilitazione, solo per interventi su rotabili in avaria (art. 81 bis PGOS). <p>Il BFC dei treni composti di mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate deve essere compilato dal personale di condotta di testa.</p> <p>L'agente a cui compete la compilazione del BFC deve esporre i dati caratteristici del treno, richiesti dalla normativa vigente, negli appositi quadri e firmare in calce il documento.</p> <p>Le annotazioni relative alle constatazioni e verifiche al materiale, previste nel quadro II del Foglio di Corsa, devono essere riportare nell'apposito quadro "Constatazioni e verifiche al materiale — Annotazioni" del</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>3.8 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p>4.8 La circolazione dei treni deve essere programmata nel senso di marcia per il quale il binario è attrezzato.</p> <p>4.9 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p>4.10 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>BFC, mentre le segnalazioni da apportare nel quadro V del Foglio di Corsa devono essere riportate su apposito M40a da allegare al Riepilogo delle prescrizioni di movimento.</p> <p>4.3 Dati inseriti nel BFC/1</p> <p>Il BFC/1 è costituito da una serie di campi, di cui quelli a fondo grigio non devono essere compilati per i treni in servizio interno.</p> <p>Il personale incaricato procederà alla compilazione secondo le istruzioni riportate sul retro del BFC/1 (vedi facsimile); queste ultime possono essere consegnate a parte nel caso di produzione informatizzata del BFC/1.</p> <p>Sul BFC/1 devono essere riportati i dati treno relativi a tutti i rotabili in composizione.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel quadro [15] deve essere riportata la sigla di composizione corrispondente ai dati reali di composizione del treno; - nel quadro [17] deve essere barrata la casella corrispondente alla particolare composizione del treno, quando tale composizione è diversa da quella programmata e/o comunicata dalle Imprese Ferroviarie al personale interessato. In tal caso devono essere praticate al personale dei treni le opportune prescrizioni previste dagli artt. 91 bis e 91 ter della PGOS (presenza non programmata di veicoli con tele-chiusura e/o controllo centralizzato delle porte e/o delle 					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sospensioni pneumatiche, ecc.);</p> <p>— nel quadro [18] sarà registrata la località di emissione, nonché la quantità delle prescrizioni tecniche emesse/versate e dei TV 40.</p> <p>Nel caso di variazione dei dati di composizione e/o frenatura durante il percorso, devono essere aggiornati i rispettivi campi; in particolare, in caso di variazione di uno dei dati componenti la sigla di composizione, deve essere compilato un altro quadro [15].</p> <p>L'agente cui spetta effettuare le variazioni di cui sopra deve emettere anche le necessarie prescrizioni tecniche.</p> <p>4.4 Dati inseriti nel BFC/2</p> <p>Il BFC/2 comprende al suo interno una sezione nella quale devono essere riportati i dati richiesti per la lista veicoli.</p> <p>Il personale incaricato procederà alla compilazione secondo le istruzioni riportate sul retro del BFC/2 (vedi facsimile); queste ultime possono essere consegnate a parte nel caso di produzione informatizzata del BFC/2.</p> <p>Sul BFC/2 devono essere riportati i dati treno relativi a tutti i rotabili in composizione.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nel quadro [5] devono essere riportati i dati relativi alla frenatura, lunghezza del treno e velocità dei veicoli; i restanti dati del quadro [5] devono essere riportati secondo le indicazioni fornite dall'Impresa Ferroviaria interessata; – nel quadro [10] deve essere 					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riportata la sigla di composizione corrispondente ai dati reali di composizione del treno;</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel quadro [12] deve essere barrata la casella corrispondente alla particolare composizione del treno, quando tale composizione è diversa da quella programmata e/o comunicata dalle Imprese Ferroviarie al personale interessato. In tal caso devono essere praticate al personale dei treni le opportune prescrizioni previste dagli artt. 91 bis e 91 ter della PGOS (presenza non programmata di veicoli con tele-chiusura e/o controllo centralizzato delle porte e/o delle sospensioni pneumatiche, ecc.); - nel quadro [13] sarà registrata la località di emissione, nonché la quantità delle prescrizioni tecniche emesse/versate e dei TV 40. <p>Nel caso di variazione dei dati di composizione e/o frenatura durante il percorso, devono essere aggiornati i rispettivi campi; in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in caso di variazione di uno dei dati componenti la sigla di composizione, deve essere compilato un altro quadro [10]; — la colonna “Annotazioni” del quadro [5] deve essere utilizzata per eventuale annotazioni, anche in corso di viaggio, relative al materiale rimorchiato. <p>L'agente cui spetta effettuare le variazioni di cui sopra deve emettere anche le necessarie prescrizioni tecniche.</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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4.5 Consegna e custodia del BFC Il BFC deve essere consegnato, unitamente agli altri documenti di scorta ed alle eventuali prescrizioni di movimento e tecniche, al capotreno che lo custodirà durante tutto il percorso. Nei treni senza capotreno e nei treni di mezzi leggeri, ETR e di locomotive isolate il BFC deve essere custodito dal personale di condotta per tutto il percorso. Ad ogni variazione dei dati treno conseguente a manovre o guasti al materiale, il formatore treni o il capotreno, o il personale di condotta nei treni senza capotreno, mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate, provvederà all'aggiornamento dei dati treno contenuti nel BFC ed al confronto con quelli riportati sulla Scheda Treno. In caso di incongruenza dei dati dovrà essere ristampata la Scheda Treno con i dati congruenti a quelli reali riportati sul BFC; se ciò non risulta possibile, il personale di condotta regolerà la marcia secondo le procedure previste in caso di incongruenza dei dati, come indicato dalla normativa sull'impiego della Scheda Treno.</p>	<p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>	M		IF	<p>Introdotta il principio che le comunicazioni di sicurezza relative alla circolazione dei treni possono essere notificate al solo agente di condotta e che le stesse possono essere notificate con supporti informatici.</p>
<p>5. DOCUMENTO TRENO UNIFICATO (Foglio di corsa/Bollettino di trazione) 5.1 Generalità Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il documento treno unificato (foglio di corsa M.16/E - M 16/Em e bollettino di trazione TV 306/E unif/sper) deve scortare ciascun treno e viene emesso e consegnato nella stazione di origine. Di regola il documento</p>					<p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete)</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interessa l'intero percorso del treno; tuttavia può essere programmato il cambio dello stesso nelle stazioni intermedie del percorso. Il documento treno deve essere compilato dall'agente addetto alla formazione del treno o dal capotreno; le colonne relative al controllo degli incroci (quadro VII) possono essere compilate dal dirigente come di seguito specificato.</p> <p>Ogni scritturazione deve essere intelligibile. E' vietata ogni alterazione, le correzioni che eventualmente si rendessero necessarie, dovranno essere fatte in modo da lasciar leggere ciò che era stato scritto prima.</p> <p>Il documento treno deve essere firmato dall'agente addetto alla formazione dei treni o dal capotreno e dal dirigente movimento.</p> <p>Il documento deve essere riconsegnato nella stazione termine di corsa nell'ufficio designato dall'Impresa Ferroviaria.</p> <p>Nella stazione di origine del treno il capotreno non deve partire se non è in possesso del documento treno.</p> <p>In tale evenienza il capotreno deve tempestivamente informare il dirigente o l'agente addetto alla formazione dei treni.</p> <p>Nei treni senza capotreno la compilazione del documento treno, per quanto di sua competenza, viene eseguita dal macchinista secondo le norme specifiche stabilite nel presente Allegato.</p> <p>Il documento treno è composto da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - foglio di corsa (M. 16/E — M. 	<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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>16/Em);</p> <ul style="list-style-type: none"> - bollettino di trazione (TV 306/E - Unif./Sper.). <p>5.2 Foglio di corsa (M. 16/E)</p> <p>Il foglio di corsa (M. 16/E) comprende l'intestazione e, di regola, 8 quadri suddivisi in colonne numerate e distinti con numeri romani.</p> <p><i>a) Intestazione</i></p> <p>Tale quadro contiene l'indicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> — del numero del fascicolo linea, fascicolo orario o della circolare in cui risulta l'orario del treno; — della classificazione e della categoria del treno secondo le indicazioni riportate in calce alla prima pagina; — del numero del treno; — della stazione di partenza, segnata col timbro, e di quella destinataria; — della data di partenza. <p><i>b) Quadro I (Consegna e ricevimento)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — per memoria; <p><i>c) Quadro II (Constatazioni e verifiche al materiale);</i></p> <p><i>d) Quadro R (Compartimenti riservati ed a letto) — per memoria;</i></p> <p><i>e) Quadro III (Moduli consegnati e versati);</i></p> <p><i>f) Quadro IV (Consegna moduli al macchinista);</i></p> <p><i>g) Quadro V (Rapporto del capotreno);</i></p> <p><i>h) Quadro VI (Andamento del treno);</i></p> <p><i>i) Quadro VII (Composizione e frenatura).</i></p> <p>Il foglio di corsa deve essere riconsegnato nella stazione termine 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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corsa nell'ufficio designato dall'Impresa Ferroviaria.</p> <p>5.3 Foglio di corsa multiplo (M. 16/Em)</p> <p>Il foglio di corsa (M. 16/E) può essere utilizzato per relazioni effettuate con lo stesso o con altro materiale purché con orario prescritto di partenza dalle stazioni iniziali dei vari percorsi ricadenti nella stessa giornata solare.</p> <p>Salvo quanto stabilito successivamente, per la compilazione del foglio di corsa multiplo (M. 16/Em) valgono le stesse modalità previste per il normale foglio di corsa (M. 16/E).</p> <p>Il quadro VII deve essere compilato solo per il primo treno; per i treni successivi se non apportate variazioni, in corrispondenza della finca in luogo dei dati può essere riportata la dizione "Vedi Quadro VII treno".</p> <p>Il foglio di corsa multiplo (M. 16/Em) può essere utilizzato fino ad un numero di treni uguale a quello consentito dal documento stesso. Qualora uno stesso materiale venga utilizzato, nell'arco della giornata solare, per un numero di treni superiore a quello consentito dal documento, possono essere utilizzati anche più esemplari di tale mod. M. 16/Em da consegnare al primo treno effettuato con detto materiale. In tal caso, i suddetti mod. M. 16/Em, numerati progressivamente, devono rimanere sempre uniti ed annotati nel Quadro I del documento relativo al primo treno in circolazione.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>I fogli di corsa multipli devono essere riconsegnati nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno previsto.</p> <p>Le procedure per l'impiego di più esemplari di mod. M. 16/Em potranno essere adottate anche quando fosse necessario ricorrere a più esemplari di mod. M. 16/E; in tale evenienza, sul frontespizio di ciascun documento dovrà essere praticata, manualmente, l'annotazione "Vale mod. M. 16/Em".</p> <p>5.4 Norme particolari per l'emissione e la consegna dei moduli di prescrizioni tecniche riguardanti treni scortati da fogli di corsa multipli</p> <p>Nei moduli di prescrizioni tecniche emessi dalla stazione che compila il foglio di corsa multiplo devono essere indicati tutti i treni previsti dal foglio di corsa stesso.</p> <p>Nei moduli emessi durante il percorso per eventuali prescrizioni tecniche devono essere indicati, oltre al treno interessato, anche tutti i rimanenti treni indicati nel foglio di corsa. In tale evenienza nella stazione di origine della relazione successiva deve essere compilato il Quadro VII e praticare ai treni tutte le prescrizioni tecniche.</p> <p>Le prescrizioni precedentemente emesse devono essere ritirate apponendo annotazioni nel foglio di corsa e non devono essere più utilizzate.</p> <p>5.5 Norme particolari per le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci</p> <p>Le indicazioni relative agli incroci normali,</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dove previste, e, sulle linee a Dirigenza Unica, anche quelle relative alle precedenze normali, devono essere esposte dalla stazione che compila il foglio di corsa. Ulteriori indicazioni, relative a prescrizioni fatte da altre stazioni, devono essere riportate a cura del capotreno.</p> <p>5.6 Bollettino di trazione</p> <p>Il bollettino di trazione (TV 306/E Unif.), per la raccolta dei dati relativi al servizio, comprende l'intestazione e 4 quadri oltre ad appositi spazi per le annotazioni del capotreno, del personale di condotta e del personale dell'Impresa Ferroviaria addetto al suo coordinamento e vigilanza.</p> <p><i>a) Intestazione</i> <i>b) Quadro A (documento);</i> <i>c) Quadro B (personale di macchina);</i> <i>d) Quadro "B/pv" (personale di scorta);</i> <i>e) Quadro servizi di manovra;</i></p> <p>Il bollettino di trazione deve essere riconsegnato nella stazione termine di corsa al personale di condotta e da questi all'Impresa Ferroviaria di appartenenza.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>6. LISTA DEI VEICOLI / FOGLIO VEICOLI (Modulo M 18)</p> <p>6.1 Generalità</p> <p>La Lista dei Veicoli / Foglio Veicoli (modulo M 18) è un documento che contiene i dati di composizione relativi alla parte rimorchiata del treno, comprese le eventuali variazioni avvenute durante il percorso. Accompagna il treno dalla stazione di origine a quella di destino e deve</p>				IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere compilata per tutti i treni di materiale ordinario. Tale documento serve anche per le operazioni di consegna e riconsegna di tutti i veicoli che compongono il treno. I dati sono desunti dalle fiancate dei veicoli e dai documenti di scorta dei carri. I moduli M18 devono essere firmati dal compilatore.</p> <p>La Lista dei Veicoli è il documento che scorta i treni in servizio interno.</p> <p>Il Foglio Veicoli è il documento che scorta i treni in servizio internazionale.</p> <p>6.2 Versioni del modulo M 18</p> <p>Il modulo M 18 è previsto nelle seguenti versioni:</p> <p>Lista dei Veicoli per treni viaggiatori (mod. M 18 L/V);</p> <p>Lista dei Veicoli per treni merci (mod. M.18 L/M);</p> <p>Lista dei Veicoli multipla per treni viaggiatori (mod. M 18 L/V multipla);</p> <p>Foglio Veicoli internazionale per treni viaggiatori (mod. M.18 spec);</p> <p>Foglio Veicoli per treni merci inoltrati attraverso i transiti di Brennero, S. Candido e Tarvisio (mod. M.18 m spec).</p> <p>6.3 Lista dei Veicoli per treni viaggiatori e merci in servizio interno</p> <p>Il modulo (M 18 L/V, M 18 L/M, M 18 L/V multipla) contiene le seguenti parti:</p> <p><i>a) Intestazione</i></p> <p><i>b) Dati di identificazione del treno</i></p> <p><i>c) Elenco dei veicoli in composizione</i></p> <p>L'ordine di esposizione dei rotabili deve avvenire iniziando dal rotabile di testa nel senso di marcia del treno nella stazione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>che emette la Lista dei Veicoli.</p> <p><i>d) Annotazioni</i> li quadro deve essere usato per eventuali annotazioni, anche in corso di viaggio, relative al materiale rimorchiato o al carico. In ogni caso devono essere riportate le seguenti indicazioni: rotabili con freno isolato; operazioni di verifica (secondo quanto previsto dalla specifica Istruzione tecnica); limite di carico massimo dei carri in composizione (Art. 116 PGOS); il valore più restrittivo (con maggiore ingombro) della codifica dei trasporti combinati codificati In composizione, secondo quanto previsto dalla specifica Istruzione.</p> <p><i>e) Riepilogo di composizione e frenatura</i> li Riepilogo di Composizione e Frenatura è riportato sul retro della Lista dei Veicoli nei modo M 18 UV ed M 18 IJM e Sulla stessa facciata nel modo m 18 UV multipla. I dati di composizione del treno sono quelli indicati nell'ultimo Riepilogo registrato. Se il riepilogo viene realizzato su foglio separato devono essere riportati i dati identificativi del treno a cui è riferito e deve recare la firma del compilatore.</p> <p>6.4 Foglio Veicoli per treni merci in servizio internazionale Il modulo M. 18 m spec. è utilizzato per la registrazione di veicoli in composizione a treni merci internazionali inoltrati attraverso i transiti di confine di Brennero, San Candido e Tarvisio. Il modulo stampato in due lingue (italiano e</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tedesco) si sviluppa su una sola facciata che comprende:</p> <p>l'intestazione, dove vanno indicati i dati relativi al numero del treno, alla data di partenza, alla stazione di origine e di destinazione ed al nome e cognome del capotreno;</p> <p>il Riepilogo della composizione in cui vanno indicati i carri carichi e vuoti, la lunghezza del treno in metri e il numero degli assi, la categoria dei veicoli, la massa rimorchiata, la massa frenata della parte rimorchiata;</p> <p>— l'elenco dei veicoli in composizione.</p> <p>6.5 Utilizzazione della Lista dei Veicoli semplice dei treni viaggiatori e merci</p> <p>Con la dizione Lista dei Veicoli semplice si intende la Lista utilizzabile per un solo treno (anche se con numero barrato).</p> <p>L'agente addetto alla formazione dei treni della stazione di origine del treno successivo, effettuato con il materiale del treno giunto, può utilizzare la stessa Lista dei Veicoli senza effettuare la visita a condizione che non siano stati modificati i dati di composizione del treno in arrivo, durante il percorso o durante la sosta in stazione.</p> <p>In tali casi, l'agente addetto alla formazione dei treni che utilizza tale lista deve aggiungere il nuovo numero del treno, la relazione e la data di effettuazione dello stesso, nonché il proprio timbro, e conservare copia del modulo stesso.</p> <p>La massa dei veicoli dei treni viaggiatori</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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve essere considerata a carico anche nei percorsi a vuoto. Resta inteso che il computo deve tener conto dello stato reale (vuoto o carico) del materiale qualora venisse superata la prestazione utilizzabile del mezzo di trazione.</p> <p>6.6 Utilizzazione della Lista dei Veicoli multipla dei treni viaggiatori</p> <p>La Lista dei Veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni programmati con lo stesso materiale. In ogni caso deve essere emessa nei casi di cui ai punti a) e b) del comma 1 dell'articolo 81 bis PGOS. La stazione che emette la Lista dei Veicoli multipla deve indicare il numero di tutti i treni che, in base al programma stabilito, dovranno utilizzare lo stesso modulo. La massa dei veicoli deve essere sempre considerata a carico, anche nel caso di percorsi a vuoto.</p> <p>La Lista dei Veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni previsti anche nel caso di variazione dei dati di composizione.</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;">CAPITOLO II</p> <p style="text-align: center;">RICEVIMENTO CONTROLLO E COMPILAZIONE DEI DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI CON I TRENI SENZA CAPOTRENO</p> <p>1. GENERALITA'</p> <p>Per la compilazione dei documenti di scorta il primo agente di condotta delegherà di norma il secondo agente di condotta. Detta compilazione deve essere effettuata comunque a treno fermo.</p> <p>2. RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO</p> <p>Il personale di condotta nelle stazioni</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le DEL di cui al punto 2.20; – le DPC di cui al punto 3.7; – le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le</p>	M	I	GI	<p>Introdotta i principi che le prescrizioni di movimento possono essere notificate al solo agente di condotta e che le stesse possono essere notificate con supporti informatici.</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d'origine deve ricevere il Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento dal personale addetto alla formazione dei treni o nei casi previsti dal Dirigente Movimento. In tal caso il personale di condotta deve accertarsi che:</p> <ul style="list-style-type: none"> — il Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento sia firmato dal DM e sia relativo al tratto di linea interessato e che nella stazione che delimita tale tratto il treno abbia fermata d'orario o prescritta; — le prescrizioni di movimento comunicate a mezzo dei relativi moduli, se ricevute, siano chiare e conformi ai regolamenti. Nel caso dette prescrizioni non siano ricevute sul Riepilogo deve essere annotato "Nessuna prescrizione da consegnare"; <p>Le prescrizioni notificate, dopo la consegna del Riepilogo o durante il percorso, devono essere annotate su detto documento dal personale di condotta con le modalità previste dalle norme per la compilazione (vedi Cap. I).</p> <p>In caso di cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne, spetta al personale di condotta smontante compilare il Riepilogo mentre spetta al macchinista montante firmare come agente ricevente.</p> <p>3. BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE (BFC)</p> <p>Nei treni senza capotreno il BFC, unitamente agli altri documenti di scorta</p>	<p>modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> – devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; – deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; – deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; <p>deve essere garantita la tracciabilità della notifica.</p> <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ed alle eventuali prescrizioni di movimento e tecniche, deve essere consegnato al personale di condotta.</p> <p>Il personale di condotta dovrà provvedere alla compilazione ed all'aggiornamento dei dati di composizione e frenatura contenuti nel BFC secondo le specifiche procedure riportate nel punto 4 del precedente capitolo I.</p>	<p>unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				
<p>3.1 Consegna del BFC nel caso di cambio del personale dei treni</p> <p>Per la consegna del BFC nel caso di cambio del personale dei treni devono essere rispettate le procedure previste per la consegna delle prescrizioni (art. 16/4 IPCL).</p> <p>3.2 Consegna del BFC nella stazione termine di corsa</p> <p>Nella stazione termine di corsa il BFC deve essere consegnato, unitamente agli altri documenti di scorta e le prescrizioni, nell'ufficio designato dall'Impresa Ferroviaria; nel caso di BFC utilizzato per più numeri di treno, lo stesso deve essere consegnato nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno previsto.</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>			IF	
<p>4. DOCUMENTO TRENO UNIFICATO (Foglio di corsa/Bollettino di Trazione)</p> <p>Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci al treno deve essere consegnato il foglio di corsa mod. M.16/E — M.16/Em dal personale addetto alla formazione dei treni, compilato anche per la parte di competenza del DM.</p> <p>In tal caso il personale di condotta deve</p>				IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accertarsi che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nell'ultima stazione indicata sul foglio di corsa o sul-l'ultimo foglio di corsa, eventualmente in suo possesso, il treno abbia fermata d'orario o prescritta; - le prescrizioni comunicate con il relativo modulo (M40) siano chiare e conformi ai regolamenti; - il foglio di corsa sia firmato dall'agente addetto alla formazione dei treni e, quando previsto anche dal DM. <p>In ogni caso nelle stazioni in cui avviene la consegna del foglio di corsa, cambia la locomotiva o la composizione del treno, il personale di condotta deve verificare i dati relativi alla frenatura esposti secondo quanto previsto nell'Art.81 bis PGOS.</p> <p>4.1 Compilazione del Foglio di corsa (M 16/E - M 16/Em)</p> <p>Con il termine di "stazione" si intende indicare il personale dell'Impresa Ferroviaria preposto alla compilazione dei quadri del foglio di corsa, salvo per le incombenze attribuite al personale della Rete Ferroviaria Italiana come di seguito specificato.</p> <p><i>A) il quadro II:</i> ogni dichiarazione inserita in questo quadro deve essere scritta di proprio pugno dall'agente che ha eseguito la relativa verifica o constatazione e da esso completata con la firma (per esteso) ed il profilo.</p> <p>Le annotazioni relative al risultato delle prescritte verifiche e prove 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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzionamento del freno continuo e quelle al riscaldamento devono essere fatte, direttamente, dall'agente che ha diretto la prova freno e/o la verifica al riscaldamento.</p> <p>Le annotazioni di cui sopra devono essere fatte dal personale di condotta in caso di anomalità ai veicoli verificatisi in linea o nelle stazioni dove non è presente l'agente addetto alla formazione dei treni.</p> <p><i>B) il quadro III:</i> questo quadro deve essere utilizzato esclusivamente per le prescrizioni tecniche; nella prima parte vengono registrati, dall'addetto alla formazione dei treni, i moduli M 40 relativi alle prescrizioni tecniche consegnati al personale di condotta unitamente al foglio di corsa.</p> <p>Le prescrizioni tecniche notificate durante il percorso devono essere annotate in tale quadro dal personale di condotta.</p> <p>Nella seconda parte devono essere registrati dal personale di condotta la quantità dei moduli M 40 relativi alle prescrizioni tecniche versati nella stazione dove viene ritirato il foglio di corsa.</p> <p><i>C) il quadro IV:</i> questo quadro deve essere utilizzato esclusivamente per le prescrizioni tecniche. Esso viene compilato dal personale addetto alla formazione treni e controfirmato dal personale di condotta in segno di ricevuta dei moduli nelle stazioni intermedie in cui avviene il cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne.</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>D) il quadro V:</i> in questo quadro deve essere scritto il rapporto sulle eventuali anomalie verificatesi lungo il viaggio (fermate straordinarie, dimezzamento, spezzamento, ecc.).</p> <p>Quando si verificano anomalie nella sicurezza della circolazione o danni alle persone, il personale di condotta deve compilare il rapporto procurando di raccogliere e riferire tutti i dati e circostanze sull'accaduto.</p> <p>In particolare deve sempre indicare nel rapporto:</p> <p><i>a) in caso di fermata straordinaria in linea:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> la causa della fermata, l'ora e la località di arresto, l'ora di proseguimento del treno; <p><i>b) in caso di fermata per insufficienza di trazione e successivo dimezzamento:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> l'ora e la località di arresto, l'ora di proseguimento della prima parte, l'ora di arrivo della locomotiva di ritorno, l'ora di partenza della seconda parte e d'arrivo alla stazione successiva; <p><i>c) in caso di spezzamento:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> l'ora e la località dove l'evento si è verificato, se, dove ed a che ora si è arrestata la seconda parte, se, dove ed a che ora si è arrestata la prima parte, se, e da chi sono stati fatti segnali d'arresto alla seconda parte, 	<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 IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>se, e da chi sono stati fatti segnali d'arresto alla prima parte;</p> <p><i>d) in caso di richiesta di locomotiva di soccorso:</i></p> <p>l'ora e la località di arresto, l'ora in cui il macchinista ha richiesto il soccorso, l'ora di arrivo del soccorso, l'ora di proseguimento del treno.</p> <p><i>e) In caso di cambio del personale dei treni senza dirette consegne:</i></p> <p>— l'ora reale di arrivo e la località interessata.</p> <p>Il personale di condotta che non ha nulla da riferire si limiterà ad annotare "servizio regolare".</p> <p>Il foglio di corsa, prima di essere riconsegnato nella stazione termine di viaggio, deve essere firmato dal personale di condotta.</p> <p><i>E) il quadro VI (campi 25 e 33):</i> nei quali devono essere indicate dal personale di condotta le ore reali d'arrivo e di partenza nelle stazioni di fermata prescritta od occasionale.</p> <p>Nell'esporre, le ore reali, il personale di condotta dovrà basarsi sull'ora precisa segnalata dal suo orologio nel momento in cui il treno si ferma e riprende la corsa, arrotondando al mezzo minuto.</p> <p>Quando il treno appena fermato riprende subito la corsa, potrà essere segnata la stessa ora tanto per l'arrivo come per la partenza.</p> <p><i>F) il quadro VII:</i> questo quadro deve essere compilato nella stazione di origine</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ed in quella intermedia ove avvengono variazioni alla composizione del treno. L'agente addetto che compila il quadro VII dovrà esporre i dati relativi alla composizione del treno, nelle colonne da 7 a 18, secondo l'intestazione delle colonne stesse; inoltre, se del caso, indicherà nella colonna 12 le variazioni della prestazione utilizzabile in corrispondenza delle stazioni dalle quali dette variazioni dovessero verificarsi.</p> <p>Nella colonna 16 si comprendono anche le locomotive inattive viaggianti come veicoli ed i carri riscaldamento.</p> <p>Nel caso eccezionale di attivazione della frenatura a mano, nessun dato deve essere esposto nella colonna 9. Le colonne 8 e 10 devono essere compilate, dopo aver assegnato a ciascun frenatore il freno da presenziare, esponendo la somma delle masse frenate dei veicoli presenziati e sotto di essa il numero complessivo dei frenatori utilizzati, separando i due numeri con un tratto di linea. Quindi esporrà, nella colonna 8, la percentuale effettiva di frenatura.</p> <p>Nel caso eccezionale di attivazione della frenatura parzialmente continua, i dati relativi al freno continuo e al freno a mano si esporranno su due righe successive unendole con una graffa segnata al margine esterno del quadro.</p> <p>Le colonne 5 e 6 non devono essere compilate; i dati relativi alla consegna dei moduli relativi a prescrizioni tecniche devono essere riportati nel quadro III</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mentre quelli relativi alla consegna dei moduli relativi alle prescrizioni di movimento vanno riportati nel Riepilogo delle prescrizioni di movimento.</p> <p>La compilazione di cui sopra deve essere fatta dal personale di condotta solo in caso di anomalità ai veicoli verificatisi in linea o nelle stazioni dove non è presente l'agente addetto alla formazione dei treni. Il personale di condotta deve comunque compilare le colonne 7 - 8 - 9 - 10, nel caso di treni di locomotive isolate o di mezzi leggeri ed assimilabili.</p>					
<p>4.2 Norme particolari per le linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci</p> <p>Le colonne 1, 2, 3 e 4 possono essere compilate dal dirigente e/o dal personale di condotta.</p> <p>Le colonne da 6 a 18 non devono essere compilate.</p> <p>Nella colonna 1 il dirigente o il personale di condotta dovrà esporre l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante.</p> <p>Le colonne 2, 3 (se occorre) e 4 debbono essere compilate dal dirigente, se presente, o dal personale di condotta; nelle colonne 2 e 4 verranno poi riportate a cura del personale di condotta le indicazioni che si riferissero a prescrizioni eventualmente fatte da stazioni intermedie.</p> <p>La colonna 3 serve esclusivamente per l'indicazione degli spostamenti d'incrocio. Il personale di condotta, ricevuto dal dirigente l'ordine di spostamento d'incrocio, annullerà con un tratto di</p>					<p>Le linee dove il personale interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentati,</p>

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>penna trasversale il numero del treno già esistente nelle colonne 2 o 3, riportando il numero del treno stesso nella colonna 3 in corrispondenza della stazione nuova sede d'incrocio.</p> <p>Man mano che si effettuano gli incroci (e sulle linee a DU anche le precedenza) con i treni segnati nelle colonne 2 e 3 o 4, egli dovrà, nel modo predetto, annullare con tratto trasversale l'indicazione relativa. Per le linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, restano valide le vigenti disposizioni.</p> <p>4.3 Compilazione e Riconsegna del Bollettino di trazione (TV 306/E Unif.)</p> <p>Il personale di condotta provvederà alla compilazione del bollettino di trazione (TV 306/E Unif.) secondo le seguenti procedure.</p> <p>— Intestazione</p> <p>Nell'intestazione deve indicare il numero del treno (o dei treni) e la relativa data di effettuazione.</p> <p>— Quadro B (personale di macchina)</p> <p>In tale quadro deve riportare: i dati relativi ai mezzi di trazione ed al personale di condotta; le stazioni del percorso (partenza e arrivo) e i codici (colonne 2 e 4) relativi alle stazioni di partenza ed arrivo di ciascun percorso (relativo al personale di condotta); i dati relativi alla "Riconsegna del mezzo di trazione" (colonne 27, 30 e 34) prima della consegna del documento alla propria Impresa Ferroviaria.</p> <p>— Quadro "B/pv"(personale di scorta)</p>					

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

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In tale quadro riporterà i dati relativi all'eventuale personale di scorta. In particolare riporterà le stazioni di partenza ed arrivo e i relativi codici (come previsto per il personale di condotta nel quadro B) di ciascun percorso (relativo a detto personale di scorta).</p> <p>Nella colonna gruppo veicoli in consegna dovrà essere indicato il veicolo o il gruppo di veicoli in consegna a ciascun agente di scorta, apportando, per esempio, l'annotazione: 10 – 15, se l'agente ha in consegna i veicoli dal 10° al 15° dalla testa, o 16 – coda, se l'agente ha in consegna i veicoli dal 16° a quello di coda.</p> <p>Nel caso si debba far presenziare con continuità un determinato veicolo, sotto l'anzidetta annotazione dovrà essere riportato il numero del veicolo presenziato.</p> <p>— Quadro servizio di manovra</p> <p>In questo quadro dovranno essere annotati i servizi di manovra effettuati.</p> <p>— Quadro osservazioni del personale di macchina</p> <p>In questo quadro redigerà il rapporto su anomalie verificatesi durante il servizio. Il personale di condotta al termine del servizio dividerà il documento treno unificato per la consegna del foglio di corsa alla stazione incaricata del ritiro dello stesso e del bollettino di trazione alla propria Impresa Ferroviaria.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>5. LISTA DEI VEICOLI/FOGLIO VEICOLI (Modulo M. 18)</p> <p>Il personale di condotta deve praticare sulla Lista dei Veicoli / Foglio Veicoli le</p>				IF	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eventuali variazioni dei dati di composizione determinate da anomalità ai veicoli (scarto di un veicolo, variazioni della massa frenata del treno, ecc.) verificatesi in linea e nelle stazioni dove non è presente l'agente addetto alla formazione dei treni.</p> <p>In tali casi nella stazione dove si è effettuata la variazione di composizione, oltre alle opportune variazioni, nella parte "Annotazioni / Osservazioni" della Lista dei Veicoli / Foglio Veicoli deve essere riportato il numero del veicolo interessato, la località ed il tipo di variazione effettuata (scarto veicoli, freno isolato, ecc.).</p> <p>Tutte le variazioni dei dati devono essere apportate in maniera chiara e leggibile.</p>					
<p>Allegato XI OBBLIGHI SPECIFICI DEL PERSONALE DI CONDOTTA E SCORTA TRENI IN CASO DI ANORMALITA' RILEVANTI O INCIDENTI DI ESERCIZIO</p> <p>Il personale dei treni che rilevi un'anormalità deve comunicare l'evento con il mezzo di più rapido reperimento (telefono lungo linea, telefono mobile, telefono terra treno, telefono rete pubblica, ecc.) all'operatore della circolazione interessato: Dirigente Movimento di una delle stazioni limitrofe (DM); Dirigente Centrale (DC); Dirigente Unico (DU); Dirigente Centrale Operativo (DCO).</p> <p>Il personale dei treni deve fornire tutti i possibili elementi utili ed in particolare: -la qualifica e le funzioni di chi chiama</p>	<p>1.4 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>10.5 Qualora, in seguito ad una anomalità che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa</p>		I	GI	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>;</p> <p>-la località con l'eventuale indicazione della progressiva chilometrica, o del punto singolare della linea, o dell'opera d'arte, o della galleria, che ne consenta l'individuazione;</p> <p>-la descrizione sintetica dei fatti accaduti, dei passeggeri coinvolti e dell'entità dei danni;</p> <p>-gli eventuali treni interessati dall'inconveniente;</p> <p>-ogni altra notizia ritenuta utile.</p> <p>Il personale dei treni deve inoltre rispettare eventuali ulteriori procedure emanate dall'Impresa Ferroviaria di appartenenza in base alle Disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>Qualora l'anormalità segnalata interessi la circolazione del treno (es. rinvenimento di un cadavere sulla sede ferroviaria) la ripresa della corsa deve essere ordinata dal DM o dal DCO.</p>	<p>ed il proseguimento della corsa.</p> <p>10.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				
<p>Allegati XII</p> <p>Soppresso</p>					
<p>Allegato XIII bis</p> <p>Soppresso</p>					
<p>Allegato XIV quater</p> <p>Soppresso</p>					
<p>Allegato XV bis</p> <p>Soppresso</p>					
<p>Allegato XVII</p> <p>TESSERINO ED AUTORIZZAZIONE IDENTIFICATIVI IN DOTAZIONE AI</p>	<p>4.30 Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nella cabina di</p>			<p>IF</p>	

Testo IPCL	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>FUNZIONARI ED AGENTI DELL'AGENZIA PER LA SICUREZZA FERROVIARIA,PREPOSTI ALLE ATTIVITA' ISPETTIVE PRESSO LE IMPRESE FERROVIARIE E IL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA</p> <p>FACSIMILE Documento Permanente Art.5 commi 7 e 8 del DL.vo n. 162/2007; DM del Ministero Infrastrutture e Trasporti n 170/2009 del 15.9.2009. Al titolare del presente documento è garantito l'accesso incondizionato all'infrastruttura ferroviaria agli impianti, alle attrezzature, ai locali, al materiale rotabile, alla documentazione pertinente, anche durante l'esercizio, a fini ispettivi sia ordinari che straordinari.</p> <p>FACSIMILE Documento Temporaneo Art.5 commi 7 e 8 del DL.vo n. 162/2007; DM del Ministero Infrastrutture e Trasporti n 170/2009 del 15.9.2009. Al titolare del presente documento è garantito l'accesso incondizionato all'infrastruttura ferroviaria agli impianti, alle attrezzature, ai locali, al materiale rotabile, alla documentazione pertinente, anche durante l'esercizio, a fini ispettivi sia ordinari che straordinari.</p>	<p>guida utilizzata per la condotta del treno deve essere riportato nelle DPC del veicolo. Ai fini ispettivi, il personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, munito dell'apposito documento di accesso, deve essere sempre ammesso a viaggiare nelle cabine di guida.</p> <p>Fatto salvo il personale la cui presenza in cabina di guida è prevista dai regolamenti e il personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di cui sopra, possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida secondo la seguente priorità anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agenti dell'impresa ferroviaria autorizzati per motivi di servizio; - tecnici preposti alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura; - tecnici preposti ad effettuare prove di funzionamento sulle apparecchiature dei veicoli; - persone estranee al servizio ferroviario, accompagnate durante il viaggio da personale dell'impresa ferroviaria. <p>Le persone ammesse a viaggiare in cabina di guida devono astenersi da qualsiasi azione che possa pregiudicare la sicurezza della circolazione.</p>				